der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



APRIL
4/82
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M
32542

Unsere historische Fotoecke


1

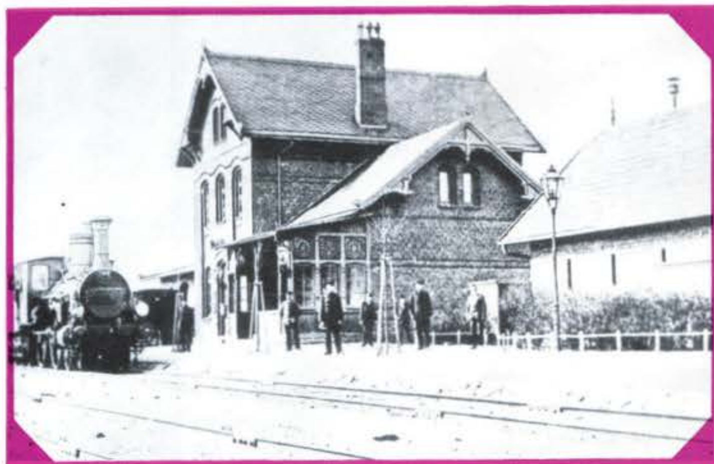

2

Bild 1 Bahnhof Penzlin an der 1945 stillgelegten Strecke Neubrandenburg—Waren/Müritz. Das Foto entstand im Jahre 1898 und zeigt eine meckl. G3 (Nr. Schwerin 350—357), rechts steht ein Viehtransportwagen.

Bild 2 Nur zwei Jahre jünger ist diese Aufnahme. Sie vermittelt einen Blick auf das Empfangsgebäude vom Bahnhof Rehna (Strecke Schwerin—Gadebusch—Rehna) mit einer von Hartmann gebauten P1^{IV}.

Bahnhöfe im Mecklenburgischen


3


4

Bild 3 Zwischen Güstrow und Pritzwalk liegt der Bahnhof Plau. Das Repro zeigt neben dem Empfangsgebäude eine von Borsig gebaute meckl. T2 (Nr. Schwerin 508 und 509) im Jahre 1898.

Bild 4 Bahnhof Röbel, ebenfalls im Jahre 1898 aufgenommen. Die hier endende Nebenbahn von Ganzlin wird z. Z. nur für den Güterverkehr genutzt. Die Aufnahme zeigt neben dem für Mecklenburg typischen Bahnhofsgebäude ebenfalls eine T2 (Schwerin 510—518), die jedoch 1883 in den Stettiner Vulcan-Werken gebaut worden ist.

Repros: Sammlung L. Schultz, Rostock

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl.rer.pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR-1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 3. 1982
Geplante Auslieferung: 16. 4. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung
DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch- u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

4 April 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

Eisenbahnviadukt bei Beiern-Langenleuba. Eine Lok der BR 52.8 mit Gleisjochwagen rollt dem Ziel entgegen. Noch ist es möglich, diese BR vor Güter- und Personenzügen zu sehen. Näheres darüber entnehmen Sie bitte unseren Informationen auf der Seite 117 in dieser Ausgabe.
Foto: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Rücktitel

Für das Modell der Lok 93 526 erhielt Modellbahnfreund Eckhard Franz beim XXVIII. Modellbahnwettbewerb 1981 in Budapest einen II. Preis in der Kategorie A2/HO.
Obwohl auch die 98 7085 in Budapest großes Interesse bei vielen Modellbahnfreunden weckte, erhielt sein Erbauer, Karl Willert aus der DDR, von der Jury nur knapp 82 Punkte, die für einen Preis nicht ausreichten.
Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt

20 Jahre besteht unser Verband

Am 7. April 1962 wurde in Leipzig der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet. Das war zweifellos ein wichtiges Ereignis im Leben aller Freunde, die sich in ihrer Freizeit dem Hobby Modelleisenbahn sowie der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Vorbildes, der großen Eisenbahn, widmen. Die Gründung des Verbandes sollte dieser sinnvollen Freizeitbeschäftigung in unserem sozialistischen Staat noch besser die Weichen stellen, Talente und Initiativen fördern, das Bündnis mit dem großen Bruder, der Deutschen Reichsbahn, festigen. Das vor 20 Jahren in Leipzig angenommene Statut gab der Arbeit des Verbandes Ziel und Richtung. Insbesondere ging es darum

— die polytechnische Ausbildung aller Mitglieder zu aktivieren und junge Menschen für den verantwortungsvollen Beruf bei der Reichsbahn zu gewinnen,
— alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik organisatorisch zu vereinigen und einen planmäßigen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften untereinander zu organisieren,
— die Pioniereisenbahner anzuleiten und zu unterstützen,
— das Verständnis für die Technik und Ökonomik des Eisenbahnwesens und des Schienenfahrzeugbaus zu wecken und zu fördern,
— das Amt für Standardisierung bei der Schaffung einheitlicher Normen für das gesamte Modelleisenbahnwesen zu unterstützen,
— den Arbeitsgemeinschaften bei der Gestaltung eines interessanten Lebens und Schaffens zu helfen,
— Modelleisenbahnausstellungen und Leistungsvergleiche zu organisieren und
— auf die industrielle Produktion von Modelleisenbahn-Erzeugnissen Einfluß zu nehmen.

Das sind nur einige Grundsätze aus dem von der Gründungsversammlung beschlossenen Statut, die sich im Leben des Verbandes bewährt und die Arbeit insgesamt befruchtet haben.

Von Anfang an standen dem Verband Freunde zur Seite, denen die gute Entwicklung unserer Organisation sehr am Herzen lag. Als Präsident wirkte der damalige Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und stellvertretende Generaldirektor der DR Helmut Scholz. In seinem Schlußwort auf der Gründungsversammlung sagte er u. a., daß die Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen und die Deutsche Reichsbahn dem DMV große Beachtung schenken und ihn in jeder Weise unterstützen werden, daß sich der Verband und die Eisenbahn auf vielseitige Art und Weise ergänzen mögen. In den Jahreshauptversammlungen der Arbeitsgemeinschaften und auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen, die in diesen Wochen stattfanden bzw. stattfinden, konnte und kann eine eindrucksvolle Bilanz gezogen werden, wie die im Statut gestellten Ziele und Aufgaben realisiert wurden und wie sich das Zusammenwirken mit der Deutschen Reichsbahn auf allen Ebenen ausgezahlt hat. Hier reicht der Platz nicht, um alles zu beschreiben, was bisher erreicht wurde. Aber denken wir nur an die materiellen und finanziellen Leistungen, die uns gewährt wurden, an die Arbeitsräume, die nicht immer leicht zu beschaffen waren, an die großzügige Denkmalpflege, an die Sonderfahrten, die niemand missen möchte, und vieles andere mehr. Es findet sicher die Zustimmung aller Freunde, wenn wir an dieser Stelle allen, die für unsere Anliegen und Probleme immer ein offenes Ohr und großes Verständnis hatten und haben, herzlichen Dank sagen.

Die Mitglieder des Verbandes, die Arbeitsgemeinschaften und die ehrenamtlichen Funktionäre, die in zwei Jahrzehnten eine rührige und unermüdliche Arbeit leisteten, haben die Aufmerksamkeit und Fürsorge durch die Partei der Arbeiterklasse und die Organe des Staates mit guten Ergebnissen beantwortet. So hat sich der Verband auf allen Gebieten, das kann man mit Fug und Recht sagen, kontinuierlich entwickelt. Vor 20 Jahren zählte unsere Organisation 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern. Heute sind es 302 Arbeitsgemeinschaften mit über 7600 Mitgliedern, eine festgefügte gesellschaftliche Kraft, die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs mit großer Ausstrahlung vereint, eine Organisation, die im MOROP, dem internationalen Modelleisenbahn-Verband in Europa, hohes Ansehen genießt.

Zur guten Bilanz gehört, daß seit Bestehen des Verbandes über 2000 Schüler und Junge Pioniere aus unseren Arbeitsgemeinschaften einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn erlernt haben und ihn gewissenhaft ausüben. Allein im Bezirk Dresden sind es bisher 850 Freunde, die heute mit Leib und Seele Eisenbahner sind. Die Berufswerbung fehlt heute auf keiner größeren Modelleisenbahn-Ausstellung. In den Bezirken Cottbus und Magdeburg, auch das sei hier herausgestellt, werden Ausstellungszüge zielgerichtet für die Berufswerbung eingesetzt. Auf dem Gebiet der Modellprojektierung wurden solche Exponate wie Brückenmontage aus Betonfertigteilen, Container-Umschlagplatz Cottbus, Modelle der Leiziger S-Bahn und Funktionsmodelle anläßlich der Ostseemessen von unseren Arbeitsgemeinschaften gefertigt, die alle sehr nützlich waren.

In zahlreichen freiwilligen Arbeitseinsätzen halfen z. B. unsere Mitglieder und andere Freunde der Gleiserneuerung der Selketalbahn, beim Gleisrückbau der Waldeisenbahn Muskau, beim Aufbau der Pioniereisenbahn Görlitz und bei der Erhaltung und Betriebsführung der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg. Es bestehen über 100 Patenschaftsverträge zwischen Arbeitsgemeinschaften und Dienststellen der DR, in denen sich Freunde verpflichten, u. a. bei der Verschönerung der Bahnanlagen und im Winterdienst mitzuhelfen. Mit bewundernswertem Elan beteiligen sich Arbeitsgemeinschaften im Zusammenwirken mit dem Verkehrsmuseum Dresden und der Deutschen Reichsbahn bei der Unterhaltung und Pflege historischer Eisenbahnfahrzeuge, so z. B. die Arbeitsgemeinschaft Zwickau bei der Betreuung des Traditionszuges, die Arbeitsgemeinschaften Radebeul und Hainsberg sowie andere beim Erhalten und Neuaufbau historischer Schmalspurfahrzeuge.

Für das hohe Können der Modelleisenbahner unserer Republik sprechen u. a. die Ausstellungen, die Beteiligung und das gute Abschneiden bei den Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerben und die Spezialistentreffen junger Eisenbahner. In den zurückliegenden 20 Jahren gab es über 1200 Modelleisenbahn-Ausstellungen, die über eine Million Besucher hatten. Sie waren nicht nur eine ausgezeichnete Werbung für das schöne Hobby, sondern weckten gleichzeitig das Interesse und Verständnis unter der Bevölkerung für die technischen und ökonomischen Belange der Deutschen Reichsbahn.

So kann sich das, was in 20jähriger friedlicher Arbeit, in sozialer Sicherheit und guter Partnerschaft erreicht wurde, sehen lassen. Dank all jenen, die sich vom ersten Tag des Bestehens für das Wohl und Gedeihen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR so leidenschaftlich eingesetzt haben. R. H.

Dipl.-Ing. CLAUS BURGHARDT (DMV), Dresden

Eisenbahnjubiläen in der DDR

Einige Gedanken zur Vorbereitung und Ausgestaltung solcher Veranstaltungen

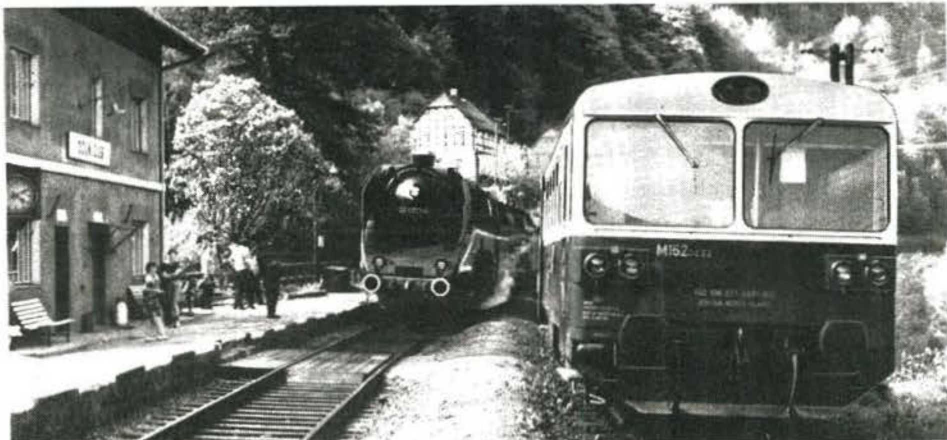
Wohl kein anderes Verkehrsmittel kann auf einen so großen Kreis von Freunden und Interessenten verweisen, als die Eisenbahn. Sicherlich sind es unterschiedliche Dinge, die den einzelnen dabei faszinieren: die Dynamik, lange Züge und dichte Zugfolge auf den Magistralen oder die Beschaulichkeit des Nebenbahnbetriebes, die gebändigte Kraft der Triebfahrzeuge oder der verantwortungsvolle Dienst der Eisenbahner, die historische Bedeutung der Eisenbahn für die Herausbildung der kapitalistischen Großproduktion und die Entwicklung der Arbeiterklasse oder die ständig wachsenden Transportleistungen der DR für unsere sozialistische Volkswirtschaft. Wo immer Eisenbahnen entstanden, dienten sie in der Regel den Interessen breitester Kreise der Bevölkerung ihres Einzugsgebietes.
So ist es nur zu verständlich, wenn heute bedeutende und gut organisierte Eisenbahnjubiläen wahre Volksfeste werden, auf denen die Bevölkerung ihre Verbundenheit mit diesem Verkehrsmittel demonstriert. Derartige Veranstaltungen sind meist zugleich Höhepunkte für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. Betrachten wir die 80er Jahre, so sind die herausragenden Ereignisse zwei 150. Jahrestage.

Ein Blick in die Vergangenheit

Am 7. Dezember 1835 zog die Stephensonsche Lokomotive „Adler“ den Eröffnungszug auf der ersten 7 km langen deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.
Der entscheidende Durchbruch war aber erst am 7. April 1839 erzielt, als die erste deutsche Fernbahn Leipzig—Dresden durchgängig eröffnet wurde. Das Eisenbahnzeitalter hatte allerdings für Leipzig schon am 24. April 1837 und für Dresden am 19. Juli 1838 mit der Eröffnung von Teilstrecken begonnen. Eng verbunden ist damit auch der Bau der ersten brauchbaren deutschen Lokomotive „Saxonia“ durch Prof. Andreas Schubert in Übigau.

Was ist bei Vorbereitungen von Jubiläen zu beachten?

Neben den Jubiläen von zentraler Bedeutung sind es besonders örtliche Streckenjubiläen, die durch besondere Verbundenheit der Bevölkerung und der Eisenbahner mit ihrer Strecke oder ihrer Dienststelle sehr attraktiv gestaltet werden können. Dabei bieten sich natürlich auch für Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes zahlreiche Möglichkeiten, bei der Organisation und Vorbereitung solcher gesellschaftlicher Höhepunkte mitzuwirken. Repräsentative Modelleisenbahn-Ausstellungen, Schaukästen und andere Formen der Öffentlichkeitsarbeit, aber auch die Mithilfe bei der Ausgestaltung der Bahnanlagen können dabei sehr nützliche und selbständige Aktivitäten von DMV-Kollektiven auf örtlicher Ebene sein.
Handelt es sich um Jubiläen von größerer Bedeutung, so sollte rechtzeitig der zuständige Bezirksvorstand einbezogen werden, um Sonder- bzw. Traditionsfahrten zu organisieren und gegebenenfalls die Mitwirkung des Verkehrsmuseums Dresden, beispielsweise bei Fahrzeugausstellungen, zu vermitteln.
An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß die von unserem Staat mit erheblichem Aufwand erhaltenen betriebsfähigen Traditions- und Museumsfahrzeuge noch relativ wenig genutzt werden. Sie sollten von den Veranstaltern bedeutender Jubiläen unbedingt einbezogen werden.
Bei „runden“ Jubiläen empfiehlt es sich stets, etwa zwei Jahre zuvor Verbindung mit dem Leiter der örtlichen Dienststelle der DR aufzunehmen, der für das Jubiläum zuständig ist. Dann können alle Aktivitäten der DR, des DMV sowie der staatlichen und gesellschaftlichen Organe im Territorium sinnvoll koordiniert werden. Für den Rbd-Bezirk Dresden existiert beispielsweise dazu eine Ordnung aus dem Jahre 1975, worin Vorbereitung, Durchführung und Finanzierung solcher Jubiläen geregelt sind. Sie legt zunächst fest, daß in der Regel nur der 75., 100., 125. oder 150. Jahrestag der Eröffnung einer Strecke oder Dienststelle entweder innerdienstlich oder öffentlich als offizielle Jubiläen begangen werden kann. Die Veranstaltung muß von der betreffenden Dienststelle bis zum 1. September des Vorjahres bei der Pressestelle der Rbd schriftlich beantragt werden, die dazu auch weitere Auskünfte erteilt. Unter der Leitung der Dienststelle ist zugleich zur unmittelbaren Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung ein Festkomitee zu bilden, dem möglichst auch Mitglieder des DMV angehören sollten. Häufig werden diese Freunde früher als viele Eisenbahner selbst auf bevorstehende Jubiläen aufmerksam und können hier durchaus eine aktivierende Rolle spielen. Eine kleine Hilfe soll dabei die zu diesem Beitrag gehörende und keinesfalls vollständige Übersicht für die Jahre 1982 bis 1985 sein. Wenn es sich auch um Jubiläen handelt, die alle offiziell begangen werden könnten, so sind sie doch unterschiedlich zu werten. Sicherlich verdient nicht jeder genannte Streckenteil einen „großen Bahnhof“, und auch die inzwischen stillgelegten Strecken können vielfach nur noch Anlaß zu Reminiszenzen sein.



Zu einem besonderen Höhepunkt aller bisherigen Jubiläumsveranstaltungen wurden die Sonderfahrten anläßlich des 130. Bestehens der Eisenbahnstrecke Dresden—Prag im Mai vergangenen Jahres (siehe auch ME. 8/81, S. 229). Erstmals organisierten Eisenbahnverwaltungen und Modellbahnverbände zweier sozialistischer Bruderländer interessante Ausstellungen und Fahrten mit Museums- und Traditionslokomotiven. U. B. z. im Bahnhof Dolni Zleb die 02 0201 vor einem DMV-Sonderzug, rechts ein ČSD-VT der BR M 152.

Foto: M. Neumann, Dresden

Übersicht der Streckenjubiläen in der DDR von August 1982—1985

Jubiläen	Strecke	Länge (km)	Eröffnungstag		erbaut als	Rbd/-BV
1982						
125.	Dessau—Bitterfeld	25,56	17. August	1857	P	Halle
125.	Frankfurt (Oder)—Kietz	30,60	12. Oktober	1857	S	Berlin
100.	Freital-Hainsberg—Schmiedeberg	21,78	1. November	1882	S	Dresden
100.	Kirchberg—Saupersdorf ob. Bf	3,56	1. November	1882	S	Dresden, stillgelegt
100.	Plau (Meckl.)—Güstrow	44,59	5. Dezember	1882	P	Schwerin
100.	Suhl—Grimmenthal	19,99	20. Dezember	1882	S	Erfurt
1983						
125.	(Zwickau—)Cainsdorf—Schwarzenberg	34,05	15. Mai	1858	S	Dresden
100.	Altefähr—Bergen (Rügen)	22,96	1. Juli	1883	S	Greifswald
100.	Bad Doberan—Rostock	15,80	22. Juli	1883	Pv/S	Schwerin
100.	Klein Wanzleben—Seehausen	7,32	1. August	1883	S	Magdeburg
100.	Seehausen—Eilsleben (bei Magdeburg)	7,70	1. September	1883	Pv/S	Magdeburg
100.	Schmiedeberg—Kurort Kipsdorf	4,41	3. September	1883	S	Dresden
100.	Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt	17,76	20. September	1883	S	Dresden
125.	Eisenach—Meiningen—Hildburghausen	93,30	2. November	1858	P	Erfurt
125.	Karl-Marx-Stadt—Glauchau—Zwickau—Gößnitz	60,83	15. November	1858	S	Dresden
125.	Lugau—Wüstenbrand	9,97	15. November 1. August	1858 1862	Gv/P Pv	Dresden
100.	Weida—Mehltheuer	32,74	15. November	1883	P	Erfurt
100.	Hohenebra—Ebeleben	8,70	20. November	1883	P	Erfurt stillgelegt
100.	Gehren—Großbreitenbach	10,77	2. Dezember	1883	P	Erfurt
100.	Wismar—Bad Doberan	40,70	22. Dezember	1883	P	Schwerin
1984						
125.	Bitterfeld—Halle (Saale)	30,00	1. Februar	1859	P	Halle
125.	Bitterfeld—Leipzig	32,75	1. Februar	1859	P	Halle
125.	Weißenfels—Zeitz	31,25	9. Februar	1859	P	Halle/Erfurt
125.	Zeitz—Gera	28,20	19. März	1859	P	Halle/Erfurt
100.	Wernigerode—Ilsenburg	9,26	20. Mai	1884	S	Magdeburg
100.	Plaue (Thüringen)—Suhl	33,51	1. August	1884	S	Erfurt
100.	Grimmenthal—Ritschenhausen	3,30	1. August	1884	Gv/S	Erfurt
100.	Rudolstadt—Bad Blankenburg	4,28	1. August	1884	S	Erfurt
125.	Lutherstadt Wittenberg—Bitterfeld	36,88	3. August	1859	P	Halle
100.	Radebeul Ost—Radeburg	16,49	15. September	1884	S	Dresden
100.	Mügeln—Döbeln	19,89	15. September 1. November	1884 1884	Gv/S Pv/S	Dresden, stillgelegt
125.	Schneeberg—Niederschlema	5,15	19. September	1884	S	Dresden, stillgelegt
100.	Weida—Weida Altstadt	2,34	1. Oktober	1884	P	Erfurt
100.	Röblingen—Querfurt	15,12	10. Oktober	1884	Pv/S	Erfurt
100.	Klotzsche—Königsbrück (als Schmalspurbahn)	19,95	17. Oktober	1884	S	Dresden
100.	Neubrandenburg—Friedland (Meckl)	23,60	5. November	1884	P	Greifswald
100.	Teterow—Gnoien	26,52	5. November	1884	P	Schwerin
1985						
100.	Mügeln (b. Oschatz)—Oschatz	11,38	7. Januar	1885	S	Dresden, nur Gv
100.	Parchim—Karow—Waren (Müritz)	69,92	28. Januar	1885	Pv/P	Schwerin
100.	Perleberg—Pritzwalk—Neustadt (Dosse)	44,93	31. Mai	1885	P	Schwerin
100.	Ballenstedt—Quedlinburg	16,01	1. Juli	1885	S	Magdeburg
100.	Kaulsdorf (Saale)—Probstzella	16,73	1. Oktober	1885	S	Erfurt
100.	Mosel—Ortmannsdorf	13,94	1. November	1885	S	Dresden, stillgelegt
125.	Coswig (Bez. Dresden)—Meißen	7,37	1. Dezember	1860	P	Dresden

Legende:
P ≙ erbaut als Privatbahn
S ≙ erbaut als Staatsbahn
Pv ≙ Eröffnung des öffentlichen Reiseverkehrs; Güterverkehr wurde in der Regel bereits früher aufgenommen
Gv ≙ Eröffnung des öffentlichen Güterverkehrs
Anmerkung:
Die Schreibweise der Ortsnamen entspricht dem heutigen Stand!

Termin mit Sorgfalt festlegen

Zweifel über den Termin eines Jubiläums können auftreten, wenn eine Strecke in mehreren Teilen eröffnet wurde. Dabei kann man wohl nur von der Bedeutung der jeweiligen Eröffnung ausgehen. Ohne Zweifel wird also bei der Strecke Leipzig—Dresden die Aufnahme des durchgehenden Betriebes maßgebend sein. Gleiche Rücksichten bestimmten den Termin für „75 Jahre Harzquerbahn". Anders kann es bei Stichbahnen aussehen. Die ehemalige und 1890 eröffnete Schmalspurbahn von Heidenau (früher Mügeln) nach Geising wurde erst 1923 bis Altenberg verlängert. In solchen Fällen sollte das Jubiläum der Stammstrecke den Vorzug erhalten.

Es bleibt zu hoffen, daß die vorstehenden Hinweise vielen Eisenbahnfreunden Anlaß geben, neue Initiativen zu entwickeln und vorhandene stärker mit den Eisenbahnern zu koordinieren. Dabei sollte angestrebt werden, daß künftig solche Höhepunkte wie Eisenbahnjubiläen noch stärker auf die ganze breite Palette der Aktivitäten unseres Verbandes einwirken. Dann werden sich auch Möglichkeiten ergeben, die Mitgliederwerbung oder die Jugendarbeit noch wirkungsvoller zu gestalten. Dabei lassen sich unsere Traditionen mit der Würdigung von Leistungen vieler Eisenbahner und der Orientierung auf die künftigen Aufgaben sinnvoll verbinden.

Quellenangaben:

(1) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Denkschrift, Dresden 1889
(2) Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935, DRG, Berlin 1935
(3) Sächsische Zeitung vom 29. Oktober 1979

HERBERT SCHNEIDER (DMV), Jena

Straßenbahn wieder im Ringverkehr

Seit dem 30. Dezember 1981 fährt die Naumburger Straßenbahn wieder im Ringverkehr. Der unter Nahverkehrsfreunden überall bekannte Naumburger Ring wurde im Jahre 1975 bei der Neugestaltung des Boulevard im Zentrum zwischen den Haltestellen Lindenring und Platz der Einheit unterbrochen. Diese Maßnahme wirkte sich ungünstig auf den Betriebsablauf aus. Mit der Entscheidung, die Naumburger Straßenbahn nicht durch Omnibusse zu ersetzen, begannen auch die Planungen für einen Ringverkehr mit neuer Linienführung. Die Arbeiten hierfür wurden im Mai 1981 aufgenommen.

Die neue Gleistrasse führt entlang der Straße „Marienring" und verbindet die Haltestelle „Platz der Einheit" mit der Haltestelle „Gartenstraße". Dabei wurde zum großen Teil der als Promenade hergerichtete Fußweg trassenmäßig genutzt. Der Forderung, den Baumbestand im Bereich der Promenade zu halten, konnte Rechnung getragen werden. Im Bereich der Promenade erfolgte durch den Gleisbaubetrieb Naumburg der Einbau von Holzschwellen und Reichsbahnschienen der Form S 49.

Die Anschlüsse wurden mit Schienenprofil TW 60, TW 65 und Spurhaltern ausgerüstet. Ferner konnte auch die Einfahrt zum Depot verbessert werden, wobei die Arbeiten hier noch nicht abgeschlossen sind.
Der Neubau und die Ringschließung gestatten nun auch den Einsatz modernerer Fahrzeuge.
Zur Zeit gehören folgende Triebwagen zum Bestand der Naumburger Straßenbahn:

Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
20	Werdau	1951	ex Plauen Nr. 56, ex Cottbus Nr. 40
21	Gotha	1956	ex Plauen Nr. 60
22	Gotha	1956	ex Plauen Nr. 70, ex DR ET 198 03 (Klingenthal)
23	Gotha	1958	ex Plauen Nr. 71, ex DR ET 198 04 (Klingenthal)
30	Gotha	1960	ex Nordhausen Nr. 47, ex Gera Nr. 148
31	Werdau	1951	ex Nordhausen Nr. 31, ex Gotha Nr. 34
17	letzter Altbau-Triebwagen der Bauart „Lindner", ex Halle		

Weitere Rekonstruktionsarbeiten an Fahrzeugen und Anlagen sind vorgesehen. Die Naumburger Straßenbahn bewältigt einen großen Teil des innerstädtischen Verkehrs in der bekannten Kreis- und Domstadt. Die ständig steigenden Fahrgastzahlen beweisen dies.

1



2



3



Bild 1 In wenigen Sekunden erfolgt die offizielle Eröffnung des neuen Abschnittes der Naumburger Straßenbahn mit dem Triebwagen 22, ex. Plauen Nr. 70", ex DR ET 198 03

Bild 2 Noch immer im Einsatz ist dieser Altbautriebwagen der Bauart Lindner (ex Halle), hier im Bereich der Promenade am Marienring

Bild 3 Tw 22 befährt den neuen Abschnitt am Marienring
Fotos: Verfasser (30. Dezember 1981)

GOTTHARD PAUL (DMV), Hoyerswerda-Neustadt

Die Zittauer Schmalspurtriebwagen

Vielen Lesern unserer Zeitschrift ist sicherlich bekannt, daß die Waggon- und Maschinenfabrik, vormals Busch, Bautzen im Juli 1938 vier Schmalspurbahntriebwagen mit einer Spurweite von 750 mm an die Deutsche Reichsbahn lieferte. Ihr Einsatz erfolgte auf den von Zittau ausgehenden Schmalspurbahnen mit den Bezeichnungen VT 137322, VT 137323, VT 137324 und VT 137325.
Unserem Autor gelang es, in mühevoller Kleinarbeit mehr Licht in die wechselvolle Geschichte dieser Triebwagen zu bringen.

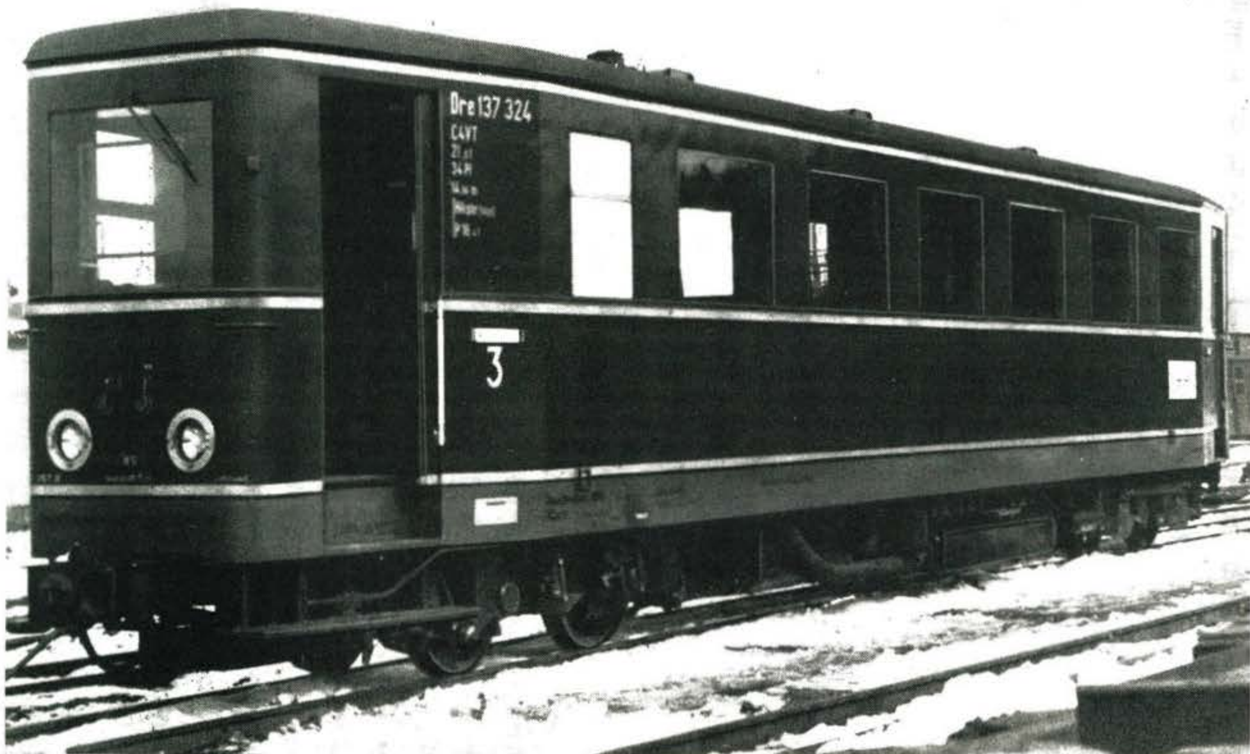
Ein Eisenbahner erzählt

Die mit hydraulischer Kraftübertragung ausgerüsteten Fahrzeuge waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h konzipiert.
Der seinerzeit als Triebwagenführer im Bw Zittau tätige und heutige Rentner Kurt Hübner nahm selbst an den ersten Fahrten dieser Wagen teil und berichtete, daß die ersten Probefahrten auf der Reichenauer Strecke zwischen Zittau und Bad Oppelsdorf (heute: Opolno-Zdroj, VR Polen) stattfanden. Beim Erreichen der v_{max} mußte die Fahrgeschwindigkeit sehr schnell auf etwa 40 km/h vermindert werden. Das Fahrzeug schlingerte und wankte so stark, daß die Gefahr des Entgleisens und Umstürzens bestand. Auch fielen infolge der Stöße und Schläge, die vom Gleis auf das Fahrzeug übertragen wurden, laufend die Relais der elektrischen Steuerung ab. Ein Ausfahren der vollen Geschwindigkeit über eine längere Strecke war also unmöglich. Deshalb wurde die Höchstgeschwindigkeit im Jahre 1939 durch Umbau der sekundärseitigen Räder im Getriebe auf 45 km/h herabgesetzt.
Bisher weitgehend unbekannt ist die Tatsache, daß in Bautzen auch vier dazugehörige Beiwagen mit Steuerleitungen gebaut und nach Zittau geliefert worden sind. Der Grundriß dieser Fahrzeuge entsprach im wesentlichen dem der Triebwagen.

Reiseverkehr wurde attraktiver

Nach weiteren Probefahrten wurden VT und VB ab 7. Juli 1938 planmäßig eingesetzt. Dabei verkehrten diese Fahrzeuge teilweise im Verband (VT + VB + VT + VB) zwischen Zittau und Bertsdorf. Vom ersten Triebwagen wurde über Steuerleitungen, die sich seitlich an den Scharfenberg-Kupplungen befanden, der zweite VT ferngesteuert. In Bertsdorf trennte man beide Einheiten. Die eine fuhr dann weiter nach Oybin, die andere nach Jonsdorf. Hier mußten die VT dann umgesetzt werden.
Auch die Strecke Zittau—Reichenau (heute Bogatynia—VR Polen)—Hermsdorf (heute: Heřmanice, ČSSR) wurde zeitweilig planmäßig von VT + VB befahren.
Daneben fuhr man Sonderzüge für Reiseveranstalter vornehmlich im Feiertags- bzw. Ausflugsverkehr oder als „Lumpensammler" nach Großveranstaltungen. Nach dem faschistischen Einmarsch in die ČSR wurde auch für kurze Zeit ein durchgehender Zugverkehr zwischen Zittau und Friedland (heute: Frýdlant, ČSSR) und ein Pendelverkehr zwischen Hermsdorf und Friedland durchgeführt.
In Hermsdorf bestand Übergang auf die gleichspurigen

Bild 1 VT 137324 1939 im Bahnhof Zittau



Friedländer Bezirksbahnen (FOD). Die Strecke Heřmanice—Frýdlant wurde als einzige 750-mm-Bahn in der ČSR bzw. ČSSR bis 1976 betrieben.
Die Triebwagen erfreuten sich schon bald bei den Reisenden großer Beliebtheit. Einmal wegen der guten Federung, der bequemen Sitze im Fahrgastraum und zum anderen durch die höhere Reisegeschwindigkeit gegenüber den Dampfzügen.
Die VT 137323 und 137325 verfügten ferner über je einen mit Klappsitzen und Fahrradständern ausgerüsteten Gepäckraum.
Aber auch Fahr- und Werkstattpersonal schätzten die wartungsfreundliche Konstruktion und einfache Bedienbarkeit dieser Fahrzeuge. Die von BBC gebaute elektrische Steuerung arbeitete zuverlässig und schaltete in Abhängigkeit von der Motordrehzahl automatisch die „Gänge" (ein Wandler und zwei Kupplungen). Der „Totmannsknopf" garantierte bei Dienstunfähigkeit des Triebwagenführers, daß der Triebwagenzug selbsttätig zum Halten kam. Zur akustischen Signalgebung wurde unter jedem Führerstand ein Typhon und ein Druckluftläutewerk installiert. Weitere technische Details und Maßskizzen findet der interessierte Leser in den vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Büchern „Triebwagen-Archiv" bzw. „Schmalspurbahn-Archiv".

Weltkrieg verhinderte weiteren Einsatz

Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde die Verwendung von Kraftstoff für zivile Zwecke durch die Naziführung weitgehend eingeschränkt. Unter diese Maßnahme fiel auch der Zittauer VT-Einsatz. Nach knapp 14 Monaten Betriebszeit mußten am 2. September 1939 sämtliche Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden. Auf den oberhalb der Arndstraße befindlichen Abstellgleisen des Bahnhofes Zittau wurden die Triebwagen konserviert abgestellt. Die Beiwagen fanden auf dem Gleis 8 des Bahnhofes Zittau Vorstadt Platz.
Im Sommer 1944 wurden bis auf den VT 137322 alle Trieb- und Beiwagen von einem bevollmächtigten Offizier des Feldeisenbahnkommandos (FEKdo) beschlagnahmt, auf Regelspurwagen verladen und schließlich dem Raw Dessau zugefürt. Hier baute man zunächst die Dieselmotore aus. Anschließend erfolgte der Abtransport in das heimtückisch überfallene und okkupierte Polen.
Ein handschriftlicher Eintrag in das Betriebsbuch des VT 137322 gibt näheren Aufschluß über den Verbleib der anderen Fahrzeuge:
„Dessau, den 28. 11. 44. Die VT-Wagen wurden unaufgearbeitet, lt. RZA nach Kroschwitz — Rbd Posen — übersandt. Btrff. VT 137323, 324, 325."
Die närrischen Einfälle der Nazibürokratie in der Umbenennungskampagne von Orten okkupierter Gebiete wird hierbei deutlich. Gemeint ist das frühere Kroßnitz, das seit 1918 den polnischen Namen Krosniewice trug, an der Hauptstrecke Poznań—Warszawa liegt und wo sich noch heute ein Ausbesserungswerk für Schmalspurfahrzeuge befindet. Die Spur der Triebwagen verliert sich zunächst dort. Wohin die Beiwagen verschleppt worden sind, ist völlig unbekannt.

Ein Triebwagen 27 Jahre später wieder entdeckt

Einer der mit Gepäckraum ausgerüsteten Triebwagen ist nach dem zweiten Weltkrieg von der PKP mit einem in den Fahrgastraum hineinragenden abgedeckten Motor ausgerüstet und mit der Bezeichnung MBxd 1—114 in den schmalspurigen Triebwagenpark eingereiht worden. Dabei kann es sich nur um den VT 137323 oder VT 137325 gehandelt haben.
1971 entdeckte ihn ein Eisenbahnfreud auf der Strecke Trzebnica—Żmigród—Sulmierzyce. Nach (2) umfaßte die Baureihe MBxd 1—111 bis MBxd 1—119 Triebwagen unterschiedlichster Typen. Da die Triebwagen MBxd 1—112 und MBxd 1—113 überdies bereits 1968 in andere Fahrzeuge umgebaut worden sind sowie der MBxd 1—115 1971 ver-



Bild 2 VT 137322 1952 beim Umsetzen in Bertsdorf

Bild 3 Das Einfahrsignal vom Bahnhof Kurort Oybin zeigt Hf 2. Der Triebwagen nähert sich dem Ziel. Auch diese Aufnahme entstand im Jahre 1952.

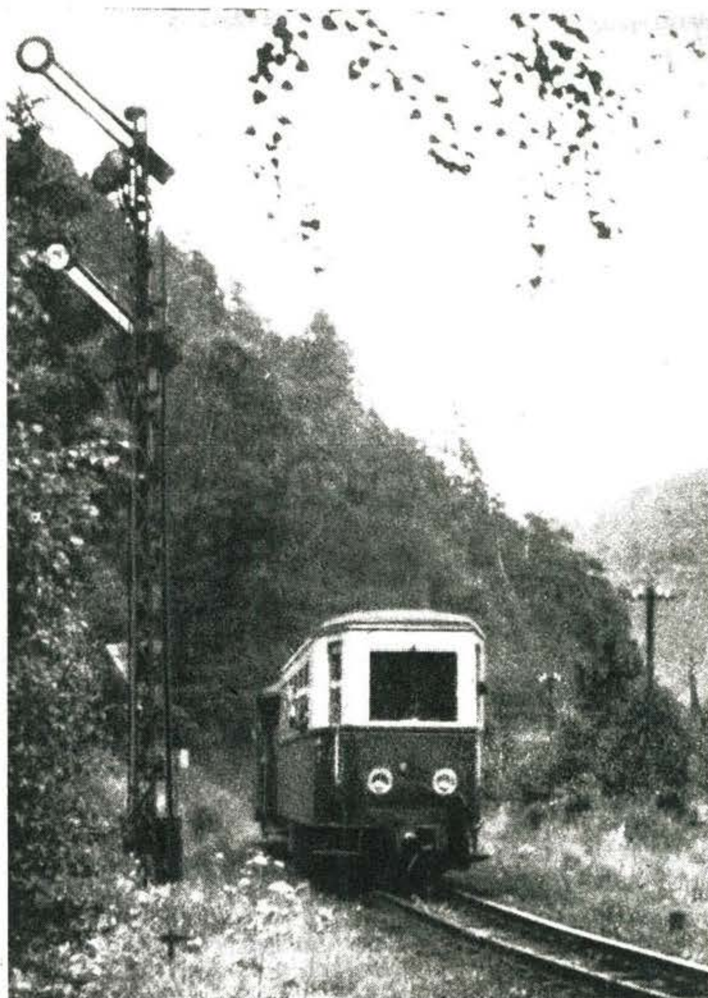




Bild 4 Triebwagen MBxd 1—114 der PKP auf dem Bw-Gelände in Trebnica im September 1975. Dabei kann es sich nur um den früheren VT 137323 oder VT 137325 gehandelt haben.

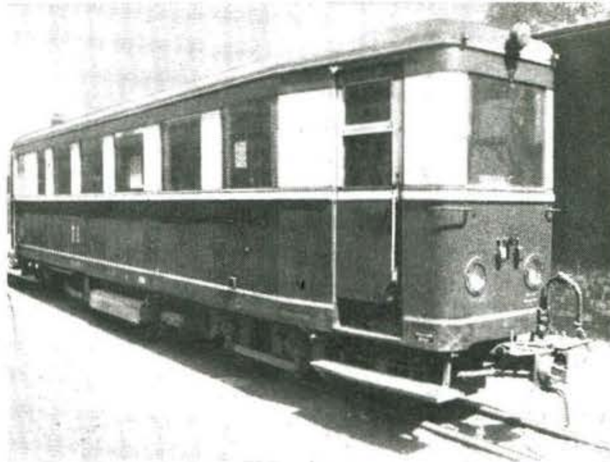


Bild 5 VT 137322 im Mai 1981 vor dem Bertsdorfer Lokschuppen

Fotos: Verfasser (4), Repro: Verfasser (1)

schrottet wurde, besteht kaum die Möglichkeit zu ergründen, ob sich unter diesen Triebwagen auch die beiden anderen Zittauer Fahrzeuge befanden.
Der MBxd 1—114 ist am 4. September 1974 in Trzebnica ausgemustert worden.

Was wurde aus dem VT 137322?

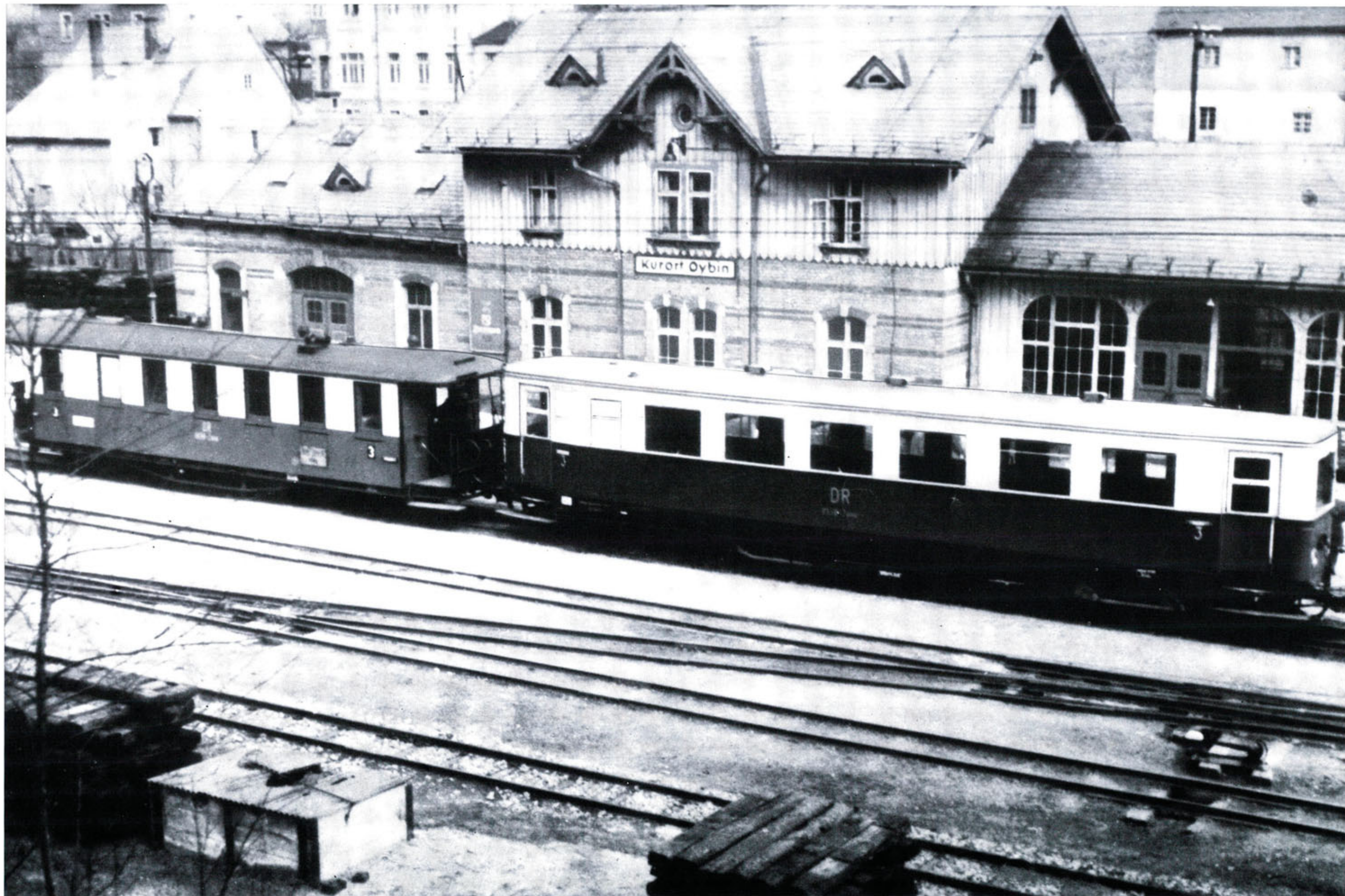
Nur einer technischen Panne ist es zu verdanken, daß der vierte Wagen 1944 in Zittau blieb. Er entgleiste bei der Verladeaktion und blieb aus heute nicht mehr zu klärenden Gründen ausgegleist stehen. Zittauer Eisenbahner bemühten sich im Jahre 1946, den Triebwagen wieder fahrbereit herzurichten. Vom 1. September bis 15. Oktober 1946 erhielt er im Bw Zittau eine Ausbesserung in der Schadgruppe T 4. Nach 7jähriger Zwangspause konnte das Fahrzeug nun am 21. Oktober 1946 wieder in Betrieb genommen werden. Als Ersatz für die verschollenen Beiwagen wurden etappenweise drei Reisezugwagen für den VT-Betrieb umgerüstet. Schwierigkeiten bereiteten dabei zwei unterschiedliche Bremssysteme. Die mit Körting-Saugluftbremse ausgerüsteten Reisezugwagen mußten eine Druckluftbremse der Bauart Hill erhalten. Am VT mußte die Luftleitung nach außen verlegt werden, da die entsprechenden Aggregate für die eigentlich dazu mit zu nutzende Scharfenberg-Kupplung nicht beschaffbar waren.
Als erstes Fahrzeug wurde der Personenwagen KB trp 970-280 umgebaut, der über eine Dienstmasse von 42 t verfügte, mit 42 Holzsitzplätzen und einem Schreibplatz für den Zugführer ausgerüstet war. Einer der beiden anderen umgerüsteten Wagen trug die Nr. 970-239. Problematisch gestaltete sich der VT-Einsatz auf der Bergstrecke nach Oybin bzw. Jonsdorf. Der mit einem 180 PS starken Dieselmotor ausgerüstete Triebwagen konnte bergwärts nur einen Beiwagen ziehen. So kam es zu rangieraufwendigen Zugkompositionen. Bergwärts brachten lokbespannte Regelzüge zwei Beiwagen zum Zielbahnhof. Talwärts fuhr der VT mit allen drei Beiwagen bis Zittau Süd. Von hier nahm ein lokbespannter Zug zwei Wagen wieder mit in die Berge. So mußten die Ersatz-VB auch mit durchgehender Bremsleitung für die Körting-Saugluftbremse ausgerüstet sein, um ohne großen Rangieraufwand hinter der Lok eingestellt werden zu können. Die ständig wechselnde Kapazität der VT-Garnitur für die Fahrgäste brachte manchmal ziemliche Unbequemlichkeit und Drängelei mit sich. Die in den 50er Jahren noch mit VI K-Loks bespannten Züge boten dann bergwärts ein buntes Bild: Lok, zwei rot-gelbe Ersatz-VB, einen Gepäckwagen und vier bis fünf grün lackierte Personenwagen.
Zu besonderen Anlässen und bei schönem Wetter wurde der VT 137322 gelegentlich auch mit einem offenen Aussichtswagen eingesetzt.
Unterhalten und repariert wurde der Triebwagen in der sogenannten Triebwagenhalle des Zittauer Regelspur-Lokschuppens. Dazu war das Schuppengleis und die Drehscheibe mit einem zusätzlichen, heute ausgebautem, Schmalspurgleis ausgerüstet. Im Raw Dessau waren die aus den anderen VT ausgebauten Motoren nach Kriegsende noch vorhanden. Nach Zittau zurückgebracht, ermöglichten sie eine sehr rationelle Unterhaltung des verbliebenen Triebwagens. Während der Reparaturzeiten und sonstigen Ausfalltage übernahm eine dafür vorhandene Lok der früheren Gattung IV K die Planleistungen des Tw mit zwei bis drei regulären Reisezugwagen. Unter anderem kamen zu diesem Zweck die Loks 99570, 99577, 99578 und 99595 zum Einsatz.
1964 wurde der Einzelgänger aus dem Betrieb genommen und im Bertsdorfer Lokschuppen abgestellt. Inzwischen gehört das Fahrzeug zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden. Gegenwärtig wird von einer Arbeitsgruppe geprüft, inwieweit der Triebwagen später wieder genutzt werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Fahrzeug künftig auf der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg zum Einsatz kommt.

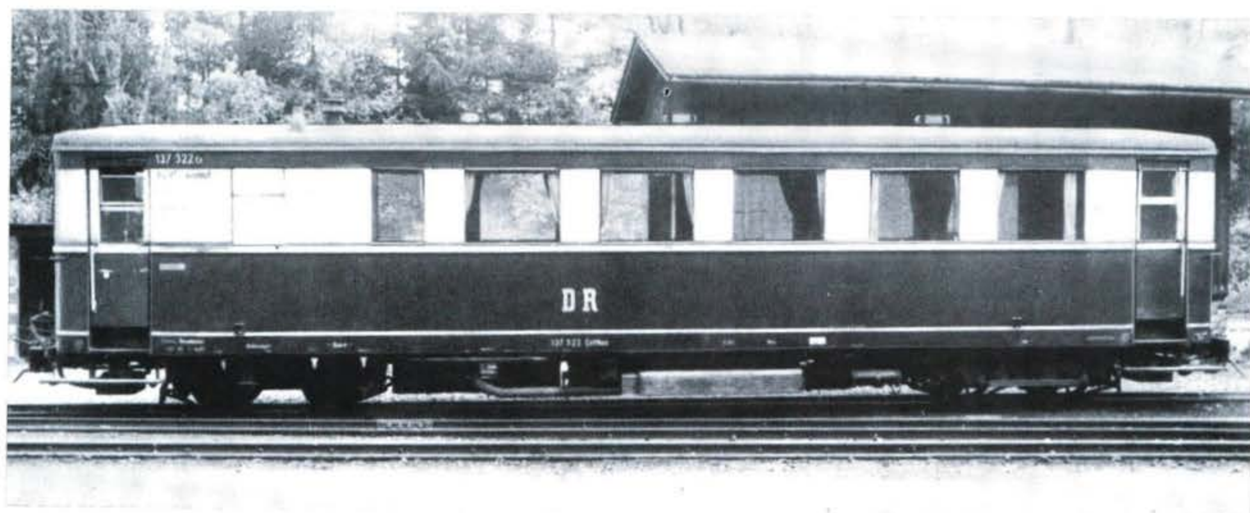
Tips für den Modellbahnfreund

Nun noch einige Ausführungen zur Farbgebung:
1938 waren die Trieb- und Beiwagen weinrot mit silberfarbigen Zierstreifen versehen. Silberfarbige Alu-Lampenringe, 3. Klasse-Zahlen und DR-Buchstaben aus Aluminiumguß gaben den VT ein schönes Aussehen. Wagenkasten und Unterteil und Fahrgestell wurden hellgrau, das Dach dunkelgrau gespritzt.
Auch nach 1945 verkehrte der VT 137322 noch mit diesen Farben. Beim ersten Raw-Aufenthalt in Dessau vom 2. Mai bis 12. Juni 1951 erhielt er den üblichen rot-elfenbeinfarbigen Anstrich. Nun verkehrte das Fahrzeug mehrere Jahre in weinrot mit schwarzem Voutenband, ab Fenster bis zur Dachunterkante elfenbein. Wagenkasten — Unterteil und Fahrgestell waren schwarz, das Dach hellgrau. Die Raucher/Nichtraucher „Wendeschilder" und 3. Klasse-Ziffern aus Aluminium waren damals sogar noch vorhanden.
Anläßlich eines weiteren Raw-Aufenthaltes vom 28. November 1957 bis zum 31. März 1959 erhielt er dann im Januar 1959 den bis heute erhaltenen Anstrich.
Dach: dunkelgrau. **Wagenkasten:** bordeauxrot bis Oberkante Fenster, elfenbein in Fensterhöhe, wobei ein schwarzer Streifen das Gelb nach oben und unten begrenzt. Voutenband gelb, unterhalb der Fenster bordeauxrot, dünner, gelber Streifen. **Unterteil und Fahrgestell:** schwarz. Innerhalb der roten und schwarzen Farben gelbe Schrift und Ziffern, innerhalb des Gelben, schwarze Buchstaben und Ziffern.
Erst 1959 wurde die obere Lampe des 3-Licht-Spitzensignals angebracht.

Quellenangaben:
(1) Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers
(2) Sammlung H. Pochadt, Berlin

VT 137 322 vor dem Bahnhofsgebäude in Oybin mit einem der hergerichteten „Beiwagen" (Sommer 1952) *Foto: G. Paul, Hoyerswerda*



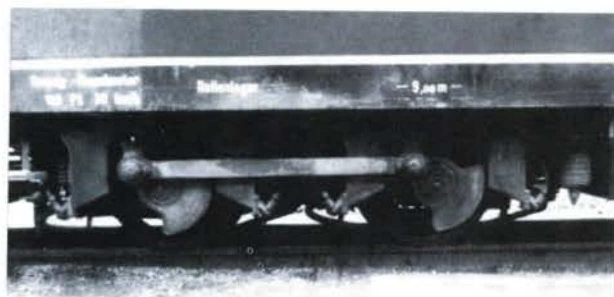


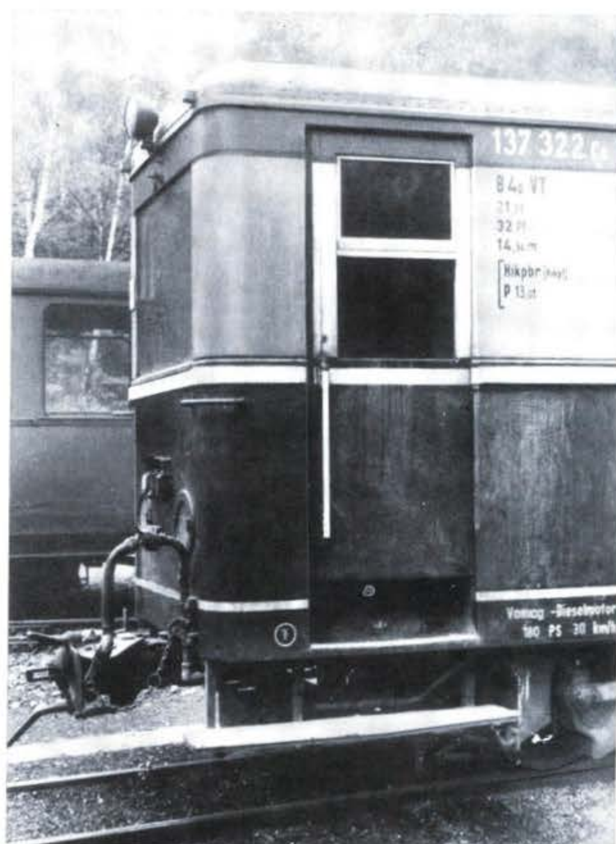
LOKBILDARCHIV





Fotos: G. Paul, Hoyerswerda





WISSEN SIE SCHON...

● *daß in der Portlandzementfabrik Schwanebeck bei Halberstadt, dem heutigen Teilbetrieb des VEB Zementfabriken Bernburg, innerbetriebliche Transporte mit insgesamt vier Werkbahnen mit den Spurweiten 600, 750, 900 und 1435 mm abgewickelt wurden?*
Früher transportierte man die Kalksteine aus den Steinbrüchen auf einer 600 mm-spurigen Feldbahn mit Dampflokomotiven zur Brecher-Anlage. Die fertig verpackten Zementsäcke beförderte eine in 750 mm-Spur angelegte Werkbahn mitten durch den Ort zum Bahnhof der Staatsbahn. Diese 2,5 km lange Strecke wurde auch mit Dampflokomotiven betrieben. Als die 600 mm-spurige Bahnanlage den Anforderungen nicht mehr gerecht wurde, erfolgte der Umbau auf 900 mm-Spur. Großraumkipper und Diesselloks vom Typ V 10 C aus Babelsberg dienten fortan dem Kalksteintransport. Da aber aus einem näher gelegenen Steinbruch weiterhin Zuschlagstoffe herangeschafft werden mußten, nagelte man kurzerhand in das 900 mm-Gleis eine dritte Schiene und fuhr mit Dieselloks und Kipploren weiterhin auf 600 mm-Spur. Mitte der 50er Jahre entfiel der Zementtransport durch den Bau eines regelspurigen Anschlußgleises von der Strecke Nienhagen—Schwanebeck. Die 750 mm-spurige Werkbahn wurde stillgelegt. Auch die 600 mm-Bahn ist inzwischen abgebaut worden.
Text und Foto: H. Röper, Wernigerode

● *daß in diesem Jahr für die Kleinprofil-U-Bahn-Strecke Thälmannplatz—Pankow weitere 15 Doppeltriebwagen an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) ausgeliefert werden?*
Damit kann der Einsatz von Altbaufahrzeugen auf dieser Strecke weiter reduziert werden. Drei der in diesem Jahr zu übergebenden Fahrzeuge erhielten die BVB bereits im Januar dieses Jahres. Gegenüber den alten Fahrzeugen zeichnet sich diese Wagengeneration durch einen um 16% niedrigeren Elektroenergieverbrauch aus. Ma.

● *daß die Verkehrsplaner der Stadt Potsdam der Erweiterung des Obus-Verkehrs in der Havelmetropole große Aufmerksamkeit schenken?*
Gegenwärtig werden auf dem 6,3 km langen Obusnetz im Potsdamer Stadtteil Babelsberg mit 12 betriebsfähigen Fahrzeugen jährlich 7,2 Millionen Fahrgäste befördert. Nachdem ab 1977 die vorhandenen Fahrleitungsanlagen und Unterwerke rekonstruiert worden sind, bestehen günstige Voraussetzungen für die Einrichtung neuer Obusstrecken. Zunächst ist es jedoch erforderlich, den inzwischen überalterten Fahrzeugpark durch moderne Obusse abzulösen. Die bewährten Wagen des Skoda-Typs Tr 9 sind bereits über 12 Jahre im Einsatz. Ma.

● *daß der Containertransport in der DDR kontinuierlich zunimmt?*
43 000 Container werden jährlich im Rostocker Hafen auf Schiffe verladen. Dabei handelt es sich um 20-Fuß-Container. Von den jährlich dort umzuladenden 7 Millionen Tonnen Stückgütern wird ein großer Teil in Containern transportiert. Auch Transitländer, wie die ČSSR, Rumänien, Ungarn und Österreich schikken oder empfangen Containersendungen über den Rostocker Hafen. Regelmäßige Containerliniendienste bestehen nicht nur zwischen Rostock und englischen Häfen, sondern auch nach Riga, Helsinki und der südostfinnischen Hafenstadt Kotka. Außerdem werden Containerschiffe nach Japan abgefertigt. In Rostock wird gegenwärtig die Hafenkapazität für den Containerumschlag mit dem Ziel ausgebaut, in den nächsten Jahren die Umschlagleistung zu verdoppeln. Ma.

● *daß die Pariser Verkehrsbetriebe 1981 einen neuen Beförderungsrekord erreichten?*
2064 Millionen Fahrgäste, das sind etwa 10 Millionen mehr als 1980, benutzten das ausgedehnte Metro- und Buslinienetz. Verkehrsexperten der französischen Hauptstadt sind sich inzwischen einig: Das ständig steigende Verkehrsaufkommen kann künftig nur durch die Wiedereinführung der Straßenbahn mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand bewältigt werden. Zwischen den großen Vorstädten Saint-Denis und Bobigny wird bald wieder eine Straßenbahn verkehren. Ma.



● *daß der Superexpreß „Shinkansen" der japanischen Staatsbahnen auf der Strecke Tokio—Yokohama—Hamakta—Kyoto—Osaka einen unvorstellbar dicht besiedelten Städte- und Industriegroßraum durcheilt?*
Etwas mehr als drei Stunden dauert die durch ausgedehnte Stadtgebiete führende Fahrt über eine Entfernung von 450 km. Nach Tokio (11,7 Millionen Einwohner) schließt sich übergangslos Yokohama an (2,7 Millionen Einwohner). Es folgen mittlere und kleinere Städte, dann Nagoya (2,1 Millionen Einwohner) und Kyoto (1,5 Millionen Einwohner). Die dazwischenliegenden und zur Gesamtlänge verhältnismäßig kurzen Streckenabschnitte werden auf der einen Seite vom Meer, auf der anderen von steil ansteigenden Bergen und Gebirgsmassiven begrenzt. Von Tokio in Fahrtrichtung rechts, etwa 70 km hinter Yokohama, taucht der 3775 m hohe Fujiyama auf. Von Kyoto und Osaka führen Privatbahnen über Nara bzw. Tenri nach Tsu. Nara ist aufgrund seiner herrlichen alten Bauten, der Säulen, Tore und Tempel, und seiner riesigen, prachtvoll gestalteten Parks, berühmt. Kau.

● *daß durch die Udmurtische ASSR — sie ist von den Gebieten Kirow und Perm sowie von der Tatarischen und der Baschkirischen ASSR umgeben — zwei der wichtigsten West-Ost-Magistralen der SŽD führen?*
Sie verbinden die Moskauer Region mit Perm im Norden sowie Ufa im Süden und schließlich mit dem Ural, und sind die entscheidenden Zubringerlinien für die Transsib und später ebenso für die BAM. Innerhalb dieser autonomen Sowjetrepublik, die selbst eine ständig steigende wirtschaftliche Bedeutung gewinnt, sind beide Magistralen wiederum durch eine Nord-Süd-Strecke verbunden und zwar über Igra und Ishewsk, der Hauptstadt der Udmurtischen ASSR. Von Ishewsk aus besteht eine 50 km lange Stichbahn in östlicher Richtung nach Wotkinsk, eine weitere in westlicher Richtung über Uwa nach Kilmes (110 km). Ishewsk ist ein großer Bahnknotenpunkt, vor allem auch für den Güterumschlag. Den Hauptreichtum Udmurtiens bilden die riesigen Waldflächen. Die Holzwirtschaft ist vorwiegend auf den nördlichen und westlichen Teil dieser ASSR konzentriert. In Ishewsk sind u. a. ein Metallurgiewerk sowie Produktionsstätten für Straßenfahrzeuge vorhanden. Kau.

● *daß im schwedischen Nämland eine 891 mm-spurige und elektrisch betriebene Bahn von Karlstad bis Hagfors existiert?*
Nachdem 1966 der Reiseverkehr eingestellt wurde, bewältigen sechs Elloks den anfallenden Güterverkehr. U. B. z. die Güterzuglok 103 in Karlstad.
Text und Foto: S. Nevemins, Bromma (Schweden)

Dipl.-Ing.-Ök. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Achtachsige Güterzuglokomotive E 479.1 der ČSD

Zur Beförderung schwerer Güterzüge haben sich die Tschechoslowakischen Staatsbahnen im Lokomotivwerk Skoda, Plzeň, eine achtachsige elektrische Lokomotive entwickeln und bauen lassen, die beim Hersteller die Baureihenbezeichnung Skoda 58 E erhielt. Es ist die erste Zweisektionslok der ČSD mit einem ausgewogenen Anteil bewährter und neuentwickelter Konstruktionselemente und Baugruppen. Insbesondere der mechanische Teil enthält zahlreiche Neuentwicklungen auf der Grundlage von Triebfahrzeugen der sogenannten 2. Generation, wobei vor allem die spezifischen Bedingungen von Schwerlastzügen Berücksichtigung fanden.
Die elektrische Ausrüstung besteht aus bewährten Fahrmotoren, allerdings mit höherer Leistung und aus betriebstechnisch schon längere Zeit erprobten Aggregaten. Letztere fanden durch Komplettierung neuer Geräte die erforderliche und erwartete Betriebsbereitschaft. Die E 479.1 der ČSD wird, da als Triebfahrzeug für den Einsatz auf mit Gleichstrom 3 kV elektrifizierten Strecken vorgesehen, insbesondere die schwere Co'Co'-Güterzuglokomotive der Baureihe E 699.1,.2, Leistung 2790 kW und V_{max} 90 km/h, ablösen. So hat der Massenguttransport auf wichtigen Magistralen wie zwischen Košice und Ostrava (Steigungen bis 18 ‰), aber auch bis nach Usti im Norden des Landes, rapide zugenommen. Gründe, die für den Einsatz einer leistungsstärkeren Lokomotive sprechen.
Bereits vor zwei Jahren wurde dieses Triebfahrzeug auf der Maschinenmesse in Brno erstmalig vorgestellt; im „Modelleisenbahner“ wurde darüber im Heft 1/1981 auf Seite 22 eine Kurzmeldung veröffentlicht. Nachfolgend eine Beschreibung mit wichtigen technischen Daten.

Mechanischer Aufbau

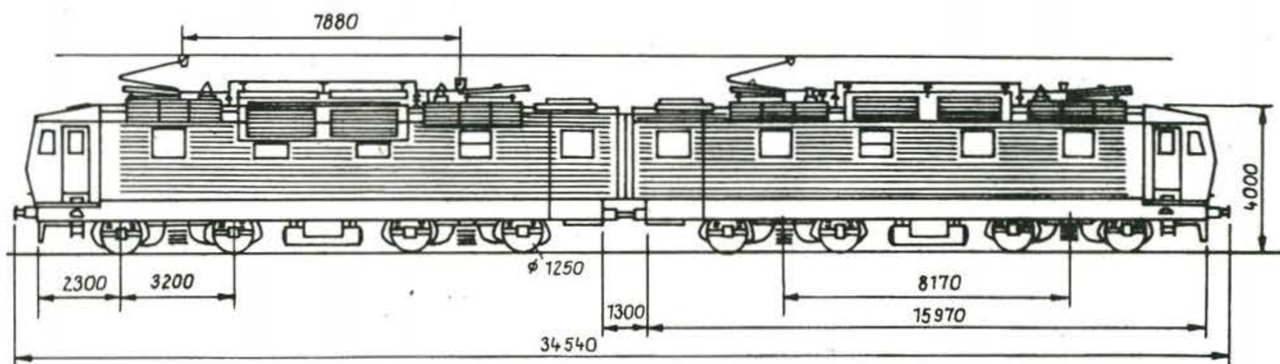
Der Fahrzeugkasten ist eine Neuentwicklung mit Erkenntnissen vorausgegangener Serienerzeugnisse aus Plzeň. Auffallend sind die mit Sicken versteiften Seitenwände und auch die von der Mitte aus geringfügig nach hinten geneigte Stirnwandfläche. Verwendet wurde der für ČSD-Triebfahrzeuge entwickelte einheitliche Führerstand, unter dem sich der Hauptrahmen mit einer besonderen „Deformations-Schutzzone“ befindet.
Die beiden Lokomotiv-Sektionen, die äußerlich und auch in der Innenausstattung miteinander übereinstimmen, sind durch eine normale Zug- und Stoßvorrichtung verbunden. Die zueinander zeigenden Stirnseiten haben eine Übergangstür für notwendig werdende Kontrollgänge von Führerstand zu Führerstand. Neben der mechanischen Kupplung sind beide Sektionen elektrisch durch sogenannte Konnektoren verbunden. Es ist möglich, die Sektionen ohne hohen Arbeitsaufwand zu trennen und selbständig zu betreiben.
Die Antriebsdrehgestelle wurden besonders robust in Schweißkonstruktion ausgeführt. Die beiden Drehgestelle unter jeder Sektion sind über eine Zwischenkupplung miteinander verbunden, wodurch eine gute Bogenläufigkeit mit geringen Querkräften zwischen Rad und Schiene erzielt wird. Erwähnt sei auch die eingebaute Spurkranzschmiervorrichtung der Bauart De Limon. Eine zweistufige Federung sichert gute Laufeigenschaften für das Triebfahrzeug, wobei die Schraubenfedern einmal parallel angeordnete Reibungsdämpfer besitzen und zum anderen Flüssigkeitsstoßdämpfer für die Senkrecht- und die Querrichtung. Dadurch sind auch die am Drehgestellrahmen fest montierten Antriebsmotoren vollständig abgefedert. Wiegenfedern mit Stoßdämpfern sorgen zudem für eine Abfederung in Querrichtung.
Die Radsätze werden durch senkrecht im Drehgestellrahmen fest gelagerte Zapfen geführt. Sie greifen in Führungsbuchsen mit Silentblöcken ein, die an beiden Seiten des Achslagergehäuses angebracht sind.
Der Fahrzeugkasten lagert mit seinen beiden Drehzapfen in den auf den Querträgern der Drehgestelle befindlichen Drehpfannen; hierdurch werden die Zugkräfte von den Drehgestellen auf den als steife Röhre ausgebildeten Fahrzeugkasten übertragen.

Elektrische Ausrüstung

Die Stromzuführung vom Fahrdraht erfolgt über Scherenstromabnehmer, von denen zwei auf jeder Sektion installiert sind. Jeder hat einen eigenen Trennschalter. Gegen Berührungsspannung besitzt jede Lokomotivsektion einen Dacherder und im Maschinenraum eine Zugheizerdungseinrichtung. Ferner schützt jeden Lokteil ein Gleichstrom-Hauptschalter vor Kurzschlußströmen. Er befindet sich im Maschinenraum, wird elektromagnetisch betätigt und sichert das Abschalten bei Stromspitzen von 5000 A bei einer Induktivität von 6 mH. Der Nennstrom des Hauptschalters beträgt 1200 A. Weitere Schutzeinrichtungen wurden installiert, u. a. gegen das Durchdrehen der Treibradsätze entsprechende Doppelanker-Spannungsrelais, gegen atmosphärische Überspannungen Ventil-Überspannungsleiter und gegen Schaltüberspannungen ein Kondensatorableiter.
Die Hauptstrom- und Hilfsstromkreise werden aus der Fahrleitung mit Gleichstrom, Nennspannung 3 kV, gespeist. Die Gleichstrom-Fahrmotoren, Typ 9 AL 4846 ZT, haben eine Stundenleistung von 625 kW und eine Dauerleistung von 560 kW bei einer Kommutatorspannung von 1,5 kV. Es sind sechspolige Reihenschlußmotore, zwei in Serie geschaltet, deren Erregung sich bis auf 40 Prozent des vollen Feldes abschwächen läßt.
Die Leistungs- und Geschwindigkeitsregelung erfolgt über Widerstände und durch Schaltungsänderung der Fahrmotorgruppen in Serien- und Parallelschaltung einschließlich Erregungsschwächung. Letztgenannte Schaltung ist bei Parallelschaltung der Motorgruppen in fünf Stufen möglich.
Zur Widerstandsregelung ist eine Feinschaltung installiert. Die Leistung der Anfahrwiderstände wurde für Dauerbetrieb bei jeder Regelstufe ausgelegt, von denen es insgesamt 46 gibt. Jede Regelstufe kann ohne Zeitbegrenzung benutzt werden. Die Widerstandsblöcke sind mit selbständigen Lüfter-Aggregaten ausgestattet, bei dem der 17-kW-Motor aus dem entsprechenden Widerstandsabgriff gespeist wird. Durch diese Schaltweise kann die Verlustenergie für die Lüftermotoren ausgenutzt werden.
Zum Schalten der Anfahrregelstufen ist eine Schaltschützensteuerung installiert, die vom Hauptfahrschalter aus bedient wird. Das Schaltprogramm wird dabei in gewohnter Weise durch Nocken an der Steuerwalze ausgelöst.
Mit einem unifizierten Steuerhebel kann bei Hebellage in Vorwärtsrichtung in Stellung „+“ ein stetiger Geschwindigkeitsanstieg ausgelöst und in Stellung „+1“ jede Regelstufe einzeln eingestellt werden. Gleichermaßen erfolgt die Geschwindigkeitsreduzierung stufenlos auf „−“ und stufenweise bei „−1“ bei auf Rückwärts eingestelltem Hebel.
Ein Fahrtregler-Stellungsanzeiger auf dem Triebfahrzeug-Führerpult signalisiert die jeweils eingeschaltete Fahrstufe. Gebremst wird ansonsten mit der bewährten Bremseinrichtung DAKO-BSE mit Fernbetätigung und dem direktwirkenden Führerbremsventil DAKO-BP.



E 479.1006 der ČSD im September 1980, ausgestellt auch auf der Maschinenmesse in Brno.



Maßskizze von der BR E 479.1

Foto: Verfasser;
Zeichnung: Beschaffung Verfasser

Besondere Einrichtungen

Zugkraftbegrenzer

Die maximale Zugkraft der E 479.1 ist für die übliche Schraubenkupplung im Bereich der Reibungsgrenze zu groß. Um einen Bruchzustand auszuschließen, ist für den Anfahrvorgang eine Relais-Schutzeinrichtung LTZ vorhanden, die die Zugkraft auf einen vorher gewählten Wert beschränkt. Mit der LTZ ist damit ein teilautomatisches Anfahren mit betrieblich höchstzulässiger Zugkraft gegeben.

Diagnoseeinrichtung

Zur Fehlersuche, insbesondere aber zur Funktionsprüfung der elektrischen Aggregate und Einrichtungen im eingebauten Zustand, ist in den in sich geschlossenen Stromkreisen jeder Lokomotivsektion eine Diagnoseeinrichtung installiert. Dieses System ermöglicht die betriebliche Überprüfung von Schaltungen; wichtige Kennwerte für die stationäre Diagnostik können so ermittelt werden.

Technische Daten

Achsanordnung	Bo'Bo' + Bo'Bo'
Spurweite	1435 mm
Stromsystem	3 kV, Gleichstrom
Gesamtlänge über Puffer	34540 mm
Drehzapfenabstand	8170 mm
Drehgestellachsstand	3200 mm
Dauerleistung	4480 kW
Stundenleistung	5000 kW
Dauerzugkraft	307 kN
Übersetzungsverhältnis	1:2,703
Eigenmasse	170 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Quellenangaben:
Messeprospekte, Brno 1980
Palik, F.: Elektrische Lokomotive Baureihe 479.1 für Schwerlastzüge, in Schwerindustrie der ČSSR, Ausg. 4/1981, S. 24—30

JOACHIM GROTHE, Caputh

Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Schluß)

Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozeßverlauf der faschistischen Justiz

Die besondere meteorologische Situation, von Fachleuten Inversion genannt, führte dazu, daß mit dem „aus dem Schornstein unserer Lok ausströmenden Dampf" — wie der Heizer berichtet hatte — auch jenes so gefährliche — weil geruch- und geschmacklos — Kohlenmonoxidgas von dem Lokführer eingeatmet wurde. Diese Gaseinwirkung hat — das ist die Mutmaßung des Verfassers — mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit dazu geführt, daß der Lokführer in einen Vergiftungszustand geriet, der von Kade an zu jener Kette von Fehlhandlungen führte, die oben beschrieben worden ist und in Genthin mit einer Katastrophe endete.
Die tatsächliche Ursache dieser Katastrophe war also nach Meinung des Verfassers eine durch die bestehende Inversionswetterlage bedingte beginnende Vergiftung des Lokführers durch Rauchgase, insbesondere Kohlenmonoxid.

Hätte er durch Mißachtung eines oder zweier Signale die Katastrophe verursacht, dann bestünde der Vorwurf der Fahrlässigkeit zu Recht, was aber durch die Anzahl der aufeinander folgenden Fehlhandlungen in Zweifel gezogen werden muß.
Die Anzahl der Toten und Verletzten wäre noch höher gewesen, wenn nicht am Schluß des D 10 ein Gepäckwagen und an der Spitze des D 180 ein Bahnpostwagen eingestellt gewesen wäre.
Trotz allem hat sich auch hier gegenüber allen anderen Verkehrsträgern gezeigt, daß bei der Eisenbahn das höchste Maß an Sicherheit und Überlebenschance im Katastrophenfall vorhanden ist.

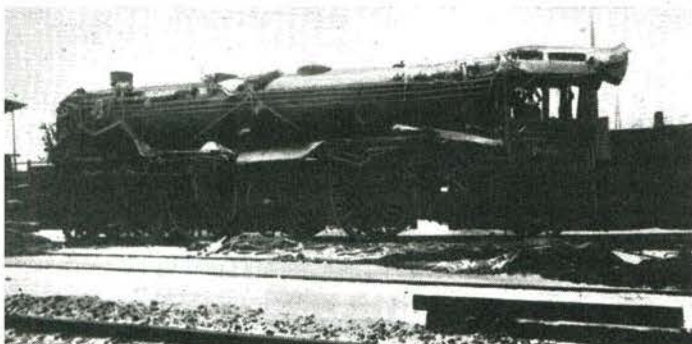


Bild 1 Die wieder aufgegleiste Lok 01 158 im Bahnhof Genthin.

Die Opfer von Genthin

132 Tote, 109 Verletzte

dnb. Berlin, 23. 12.

Die Zahl der zu beklagenden Todesopfer des schweren Eisenbahnunglücks in Genthin ist nunmehr endgültig festgestellt worden. 132 Tote und 109 Verletzte sind bei diesem tragischsten Unglück zu beklagen. Es ist das in seinen Auswirkungen schwerste Eisenbahnunglück, das die deutsche Eisenbahngeschichte je erlebt hat.

Bild 2 Meldung in der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 23. Dezember 1939 (Sonnabend-Abend-Ausgabe)

Repros: Staatsarchiv Magdeburg (1), U. Klar, Berlin (1)

Zur Geschichte der 01 158

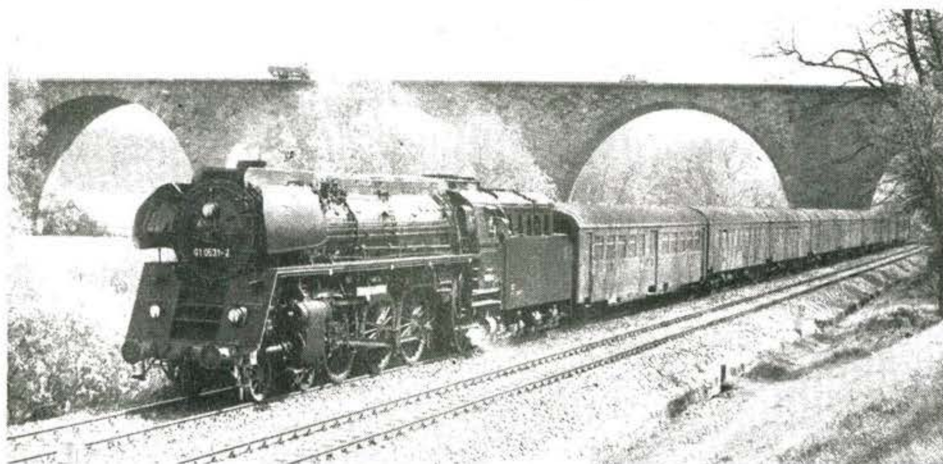
Zahlreiche Leserzuschriften mit der Bitte, etwas Näheres über den Verbleib der bei der Genthiner Eisenbahnkatastrophe stark beschädigten 01 158 in Erfahrung zu bringen, veranlassen uns, darüber Genaueres zu berichten. Wolfgang Petznick, Mitautor der Bände Dampflokarchiv 1—4 und des ebenfalls im transpress-Verlag erschienenen Buches „Baureihe 01", hat dazu nachfolgenden Beitrag verfaßt.

✧

Die 2'C 1'h 2-Einheits-Schnellzuglokomotive 01 158 wurde von der Lokomotivbauanstalt Henschel & Sohn in Kassel am 19. November 1935 mit der Fabrik-Nr. 22 706 ausgeliefert, sechs Tage später von der DRG abgenommen und dem Bw Magdeburg Hbf zugeteilt. Die Beschaffungskosten der Lokomotive mit Tender betrugen 206 507 RM.
Ab 18. September 1936 wechselte die Maschine zum Lokbestand der Rbd Dresden über, wo sie bis 21. September 1937 zum Bw Dresden Altstadt gehörte.

Wieder zurück nach Magdeburg

Vom 22. September 1937 bis 22. Dezember 1945 war die 01 158 wieder im Bw Magdeburg Hbf beheimatet.
In diese Zeit fiel bekanntlich auch der schwere Bahnbetriebsunfall auf dem Bahnhof Genthin.
Während die Mehrzahl aller Lokomotiven der BR 01 in den Jahren 1937 bis 1939 im jeweiligen Erhaltungs-Raw mit Anlagen zur induktiven Zugbeeinflussung (Indusi) ausgerüstet wurden, verfügte zum Zeitpunkt des Unfalles die 01 158 über keine derartige Einrichtung. Sie wurde erst während der Wiederinstandsetzung nach dem Genthiner Unfall am 20. März 1941 eingebaut.
Ihre erste L3 erhielt die 01 158 nach der Indienststellung am 10. Oktober 1938 und ein Jahr später, am 6. Oktober 1939, eine L2 (Zwischenausbesserung) mit vollständiger Neulagerung aller Achs- und Stangenlager. Zum Zeitpunkt des Unfalles muß sich also die Lokomotive erhaltungstechnisch in einem sehr guten Zustand befunden haben. Die Laufleistung nach der letzten L 2 bis zum Unfalltag betrug lediglich 25 000 km.



Die Lok 01 0531 am 21. April 1981 vor dem P 4004 bei Göschwitz.

Foto: Th. Frister, Gera

Aufarbeitung nach dem Unfall

Erstaunlicherweise konnte die Maschine wenige Tage nach dem Unfall noch auf eigenen Achsen zum 18,5 km entfernten damaligen RAW Brandenburg West geschleppt werden. Gemäß Betriebsbuch verließ die Lok am 19. Januar 1940 dieses Werk in Richtung Erhaltungs-RAW Braunschweig. Hier wird sie ab 26. Januar 1940 im Eingang geführt.
Ob die Lok im Raw Brandenburg West demontiert und auf Eisenbahnwagen verladen oder lauftechnisch soweit hergerichtet wurde, daß sie auf eigenen Achsen die 160 km nach Braunschweig gebracht werden konnte, geht aus dem Betriebsbuch nicht genau hervor.
Die in Brandenburg als L 0 abgerechneten Kosten in Höhe von 1 387 RM lassen auf eine Demontage und anschließende Verladung schließen. Nach Betriebsbucheintragung befand sich die Lok offiziell vom 26. Janur 1940 bis 31. März 1941 im RAW Braunschweig. Diese Tatsache läßt vermuten, daß längere Zeit eine Wiederinstandsetzung infrage stand. Möglicherweise haben aber das erst vierjährige Lebensalter der Lok, ihre erst geringe Laufleistung von 512 761 km und das relativ niedrig erscheinende Ausmaß der Unfallschäden selbst für den Wiederaufbau gesprochen. Erstaunlich ist, daß die Wiederinstandsetzung im Rahmen einer Zwischenuntersuchung (L 3) möglich war und nur 50 461 RM erforderte, also weniger als ein Viertel des ursprünglichen Beschaffungspreises von 206 507 RM.
Im Betriebsbuch wurde über den Umfang der Wiederinstandsetzungsarbeiten folgendes vermerkt:
„Zwischenuntersuchung L 3/K 4" (Unfall auf Bahnhof Genthin)
„Tauschkessel eingebaut, Radreifen der drei Laufradsätze und des 1. Kuppelradsatzes sowie beide Radkörper des 1. Kuppelradsatzes erneuert, die übrigen Radreifen nachgedreht, rechten Treibzapfen erneuert. Sämtliche Achslager mit WM 80 dünnwandig ausgeschleudert. Unfallschäden am Rahmen, Umlauf, Kesselträger an der Steuerung, Bremse und an den Schiebern beseitigt. Beide Dampfzylinder ausgedreht, Kolbenkörper und Kolbenstangen (Bauart Kuen), Schieberführungen, Schwingen, Treib- und Kuppelstangen sowie Windleitbleche erneuert."
Als Ersatzkessel erhielt die 01 158 einen Henschel-Kessel aus dem Jahre 1934, (Fabr.-Nr. 22 465) der ursprünglich mit der 01 108 neu geliefert wurde und zuletzt im Raw Braunschweig aus der 01 128 zwecks einer Hauptuntersuchung ausgebaut werden mußte.
Ebenfalls getauscht wurde der 2'2'T 32-Unfalltender gegen einen Rollenlager-Tender der Bauart 2'2'T 34. Derartige Tender erhielten ab 1941 auf Anordnung ohnehin alle Lokomotiven der BR 01 und 03 von den neu angelieferten Lok der BR 41 und BR 44, weil sie einen größeren Wasservorrat und anstelle der Gleitlager Rollenlager hatten. Die alten, aber durchaus formschöneren 01- und 03-Tender wurden mit den Loks der BR 41 und 44 gekuppelt.
Am 1. April 1941 gehörte die 01 158 wieder zu ihrem alten Heimat Bw Magdeburg Hbf, wo sie bis zum 22. Dezember 1945 verblieb.
Infolge starker Beschädigung der rechten Lokomotivseite während eines Fliegerangriffes in Berlin wurde die Maschine am 21. Dezember 1943 dem Raw Braunschweig schon vorfristig zur ersten Hauptuntersuchung zugeführt. Bei dieser Instandsetzung mußte jetzt sogar der rechte Zylinder durch einen neuen ersetzt werden. Nach dieser L 4 verließ die Lok am 3. März 1944 wieder das Raw.

Beheimatungen nach dem zweiten Weltkrieg

Weitere Heimat-Dienststellen der 01 158 waren nach dem Kriege:

— Bw Leipzig Wahren	vom 23. Dezember 1945 bis 4. April 1946
— Bw Leipzig West	vom 5. April 1946 bis 24 April 1947
— Bw Eisenach	vom 25. April 1947 bis 8. Dezmber 1948
— Bw Erfurt P	vom 9. Dezember 1948 bis 13. Dezember 1948

Ab 14. Dezember 1948 gehörte das Fahrzeug zu der in Frankfurt (Oder) stationierten Lok-Kolonne I, die zusammen mit der sowjetischen 01-Kolonne 42 die Schnellzüge zwischen Berlin und Brest beförderte.
Ein neues zu Hause fand die Lok ab 2. Januar 1952 im Bw Wittenberge, wo sie bis zum 16. Dezember 1961 blieb.
Im August 1961 erfolgte die vierte Hauptuntersuchung in Meiningen. Die Lok erhielt ihren zweiten Tauschkessel, Baujahr 1926, (Fab.-Nr. 20 467) und somit interessanterweise den der 4-Zylinder-Einheits-Schnellzuglokomotive 02 008.
Dieser alte Kessel wurde aber bereits gute 3 Jahre später endgültig im Raw Meiningen ausgemustert, weil im Zuge der Rekonstruktion der BR 01 nur noch wenige alte 01-Kessel benötigt worden sind.
Nach dieser L 4 kam die 01 158 ab 17. September 1961 zum Bw Berlin Ostbahnhof.
Offiziell endete der erste Lebensabschnitt der Lokomotive unter der Betriebsnummer 01 158 mit Beginn des Monats Oktober 1964. Anläßlich der nächstfälligen L 3 wurde die Maschine dem Raw Meiningen zur Rekonstruktion zugeführt.

01 158 wurde 01 531

Mit weiteren Schwestern im grenzüberschreitenden Schnellzugdienst auf den Strecken Berlin—Erfurt—Bebra und Berlin—Saalfeld—Probstzella, erhielt sie ein neues, aber auch schweres Einsatzfeld mit täglichen Laufleistungen bis zu 1000 km.
Nach der Rekonstruktion gehörte diese Lokomotive zu folgenden Bahnbetriebswerken:

- Bw Erfurt ab 9. Dezember 1964
- Bw Saalfeld ab 7. September 1967
- Bw Erfurt ab 20. Dezember 1967
- Bw Meiningen ab 23. April 1971
- Bw Erfurt ab 19. August 1971
- Bw Wittenberge vom 17. Juli 1972 bis 22. September 1976
- Bw Rostock ab 23. September 1976
- Bw Saalfeld ab 20. Juni 1978

Gegenwärtig ist diese Maschine im Bw Saalfeld abgestellt.

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Die letzte Fahrt der 93 213

Sonderdienst. Einen Schadlokzug des Z-Parkes zum Stahl- und Walzwerk Brandenburg bringen. Eine 23er war die Zuglok. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h — und damit ist jede Weiche, die irgendwo auf ein Nebengleis abzweigt, deine.
So war es auch an jenem Tag, als ich diese Fuhre übernahm. Drei 55er und zwei 93er-„Bullen" — das war unser Zug. Nach sechs Stunden Fahrt hatten wir endlich die Strecke von Rummelsburg nach Berlin Blankenburg bewältigt, dann hieß es wieder warten!
Was macht man in dieser Zeit? Man sieht sich an, was so alles auf die letzte Reise geht. Da standen sie nun, die Töchter Stephensons, nur noch ein Schein ihrer selbst. Ungeniert setzten sich die Krähen auf die erkalteten Schornsteinränder, so, als wüßten sie, daß diese Maschinen ihre Räder nur noch mit fremder Kraft bewegen würden. Dort, wo früher einmal Pumpen und Armaturen waren, gähnten dunkle Höhlen, und der Herbstwind trommelte gegen zerborstene Scheiben, auf einen kärglichen Kohlerest. Mein Linksaußen klapperte im Werkzeugkasten.
„Was suchst du denn?"
„Hammer und Meißel ... Hab was feines entdeckt! Der ‚Bulle' hinter uns hat noch ein Fabrikschild aus Messing..."
Neugierig ging ich mit. Hatten es die „Leichenfledderer" noch nicht bemerkt?
Es war ein Bulle der 1 bis 400 Reihe, mit tiefliegender Kohleabnahme, abgeschrägten Wasserkästen und Tonnendach auf dem Führerhaus...
Da erblickte ich an der Stelle, an der sich früher einmal das Nummernschild befand, ein paar Ziffern. „93 213" hatte eine mitleidige Hand mit Kreide daran vermerkt.
93 213 — diese Nummer ist dir doch nicht neu ... die kennst du doch ... Und ob ich sie kannte. Hatte ich auf ihr nicht meine erste Fahrt auf der rechten Seite absolviert, mir beinahe mein erstes „Ding" eingefangen...
Hammerschläge riefen mich in die Gegenwart zurück. Mein Assistent war gerade dabei, mit Hammer und Meißel das Fabrikschild vom Rahmen zu lösen „August Borsig — Lokomotivwerke Berlin-Tegel" stand auf dem Metalloval.
„Hör auf!" befahl ich.
„Mann, Jochen — so ein prima Messingschild..."
„Aufhören , hab ich gesagt..."
Brummend räumte er das Werkzeug beiseite, murmelte., daß andere das Schild sowieso klauen würden...
„Mit diesem Schild ist sie auf unsere Welt gekommen — und damit soll sie auch wieder gehen", meinte ich halblaut. Mein Linksaußen sah mich verständnislos an.
Über ein Vierteljahrhundert ist es her, da wir unsere Bekanntschaft machten, die 213 und ich. Auf meinem Lokführerpatent war die Tinte kaum getrocknet, als ich zum ersten Mal den Auftrag bekam, die „Springer-Maschine", die für andere Lokomotiven während deren Bekohlungszeit einspringt, zu besetzen. Es war mein erster Dienst auf der „rechten Seite". Es ist ein verdammt dummes Gefühl, plötzlich dazustehen, keinen mehr dabeizuhaben der einem sagt: So — oder so...
Natürlich ist man stolz — aber ein kleines bißchen Angst, hat wohl jeder dabei. Fast zwei Stunden zu früh hatte ich mich zum Dienst gemeldet ... Daß der Lokleiter, ein sehr seriöser älterer Kollege, mich mit „Meister' und „du" ansprach, war mir beinahe peinlich.
Ich quittierte die Dienstbefehle. Inzwischen kam der Heizer. Es war ein genau so junger Kerl wie ich, hatte von seinem Beruf auch nicht mehr Ahnung — doch immer noch besser als ein Kollege, der einem bei jeder Aufforderung erklärt hätte, er könne schließlich mein Vater sein und er wüßte es anders...
Zur Ablösung kam die „213" in den Schuppen. Mein Vorgänger, im typischen schwarzen Schlosseranzug, sah mich kritisch von oben bis unten an.
„Eigentlich wollte ich noch die Bremse nachstellen — aber die auf dem Bahnhof hatten mit ihrer Post soviel zu rangieren..."
„Aber natürlich mache ich das". „Das ist aber nett von dir, Kollege — außerdem lernst du gleich etwas dabei..."
Natürlich würde das sofort gemacht werden, dachte ich mir. Wirst dir doch von einem Altmeister nicht nachsagen lassen, daß du faul bist. Leider vergaß ich dabei eines: Die Bremse eines „Bullen" muß so nachgestellt werden, daß sie ständig das brummende, kratzende Geräusch von sich gibt. Macht sie das nicht — ist sie entweder zu kurz oder zu lang.

1

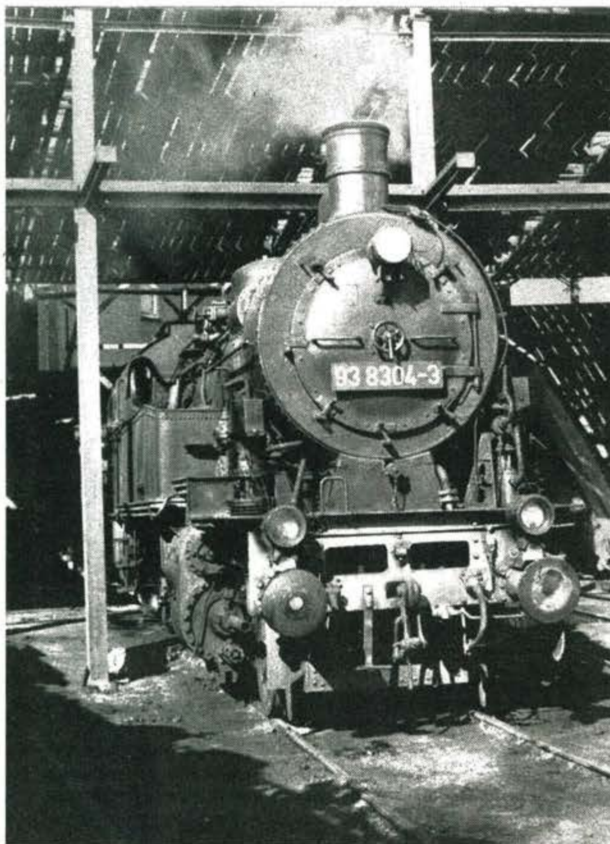


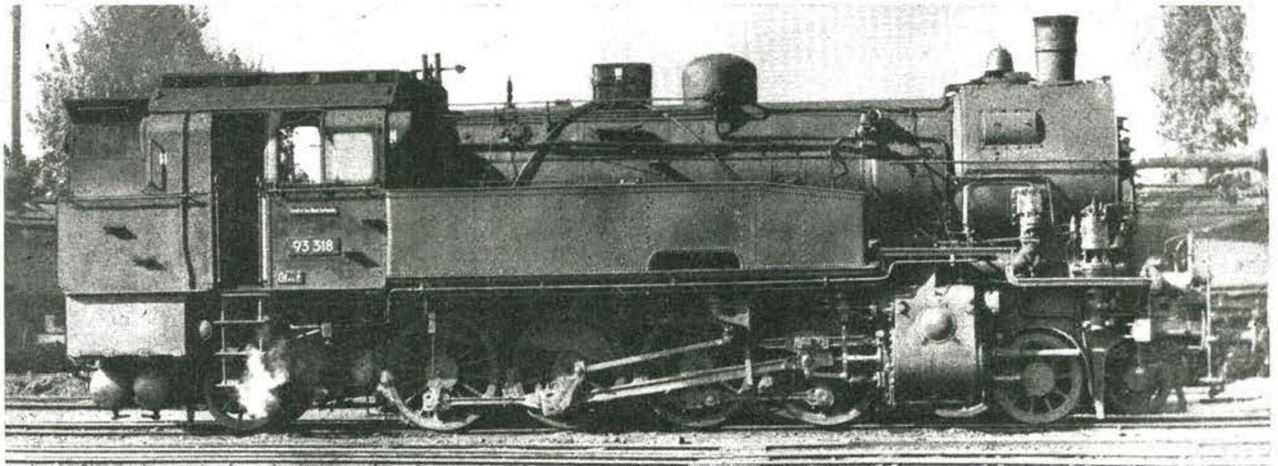
Bild 1 Nur noch wenige Lokomotiven der BR 93 erhielten eine EDV-Nr. Zu ihnen gehörte aber die 93 304. Das Foto entstand am 16. Mai 1971 im Bw Saalfeld. Der Lokschuppen war dort damals im Bau!

Bild 2 Lok 93 318 im Bw Haldensleben (Mai 1968).

Fotos: M. Loos, Berlin (1), R. Kluge, Lommatzsch

Meine Bremse war auf keinen Fall zu lang. Als ich jedoch von der Gruppe III in Lichtenberg den Berg hinauf nach Gleis 10 ziehen wollte, machte die Lokomotive plötzlich mit einem häßlichen Knirschen ihrem Lauf ein Ende. Keine Steuerung, kein Schieberkastendruck veranlaßten sie dazu, sich in irgendeiner Richtung zu bewegen.
„Na Meister, will sie nicht?" spöttelte der Rangiermeister. Ich schwitzte hinter dem Regler wie ein Teufel. Nichts ging mehr. Die Gruppe II nahm mich an den Haken, zerrte mich aus dem Anlaufbogen des Ablaufberges. „Die Bremsschnalle einen Gang zurück, Kleiner", empfahl mir der Meister. Ich habs getan. Wer aber schon einmal ohne Kanal versucht hat, bei einem „Bullen" die Bremse zurückzustellen, wird mich verstehen... Aber danach „brummte" die Bremse wieder so, wie es sich gehört.
So war der erste Tag mit der „213" — und andere folgten. Mit ihr fuhren wir planmäßige Personenzüge nach Belzig, waren auf der Kietzer Schiene mit ihr zu Hause, im Ringplan waren 1200 Tonnen kein Problem für sie...
Musterbeispiel preußischen Zweckbaustils, hatte der Engländer Allen sie genannt. Ich wage nicht, zu widersprechen. Von Schönheit keine Spur, und über die Zweckmäßigkeit schweigt des Sängers Höflichkeit.
Das Morgengrauen sieht von hinten in den Führerstand. Mit 8 atü Schieberkastendruck schleppt die 23er ihre Last über den nördlichen Außenring. Ich sehe zur Seite. Mein „Linksaußen" putzt halbschläfrig den Boschöler. „Ausfahrt frei, 60, v_{max} erwarten". „Frei, 60, v_{max} erwarten" kommt seine Antwort. Er gähnt. Die Kurve von Golm nach Werder — und den Rest werden wir auch noch schaffen... Plötzlich ein Pfeifen, steigert sich, wird zum Kreischen ... An dem Bullen, „meiner" 213 sehe ich blaugraue Wölkchen aufsteigen. Immer schriller wird das Kreischen.
Nein Alte, das mache ich nicht mit dir, schießt es mir durch den Kopf. Obwohl die Einfahrt Werder Durchfahrt zeigt, lasse ich die Schnellbremse fauchen. Kaum steht der Zug, bin ich unten. „Die Heißdampfkanne, schnell", fordere ich.
„Mensch, du machst einen Wirbel — wegen dem alten Bock..."
„Ruhe, Mensch!"
Das zähflüssige Öl gleitet über die Achsschenkel, brodelt, zischt. „Keine Angst, Alte", murmle ich, ich fahr dich nicht zuschanden, auch nicht auf deiner letzten Reise..."
In Brandenburg Hauptbahnhof kommt ein junger Kollege als Lotse auf die Lokomotive. Wortlos deute ich auf die rechte Seite. Er habe zwar noch nie eine 23er in den Händen gehabt, beteuert er, doch er freue sich riesig... „Das Größte bei uns ist nämlich eine P 8..."
„Fahre man ruhig", murmle ich — doch ich sehe nur nach hinten, wo im Rhythmus der Schienenstöße die 213 schaukelt. — Irgendwo hinter Brandenburg Altstadt. Der Lotse wird wissen, wie wir dorthin gekommen sind. Es ist, als habe man dort schon auf uns gewartet. Zerschnittene Rauchkammertüren, Kesselteile, Rest von Tendern und Wasserkästen...
„Die nehmen wir als erste", höre ich eine Stimme. Ich sehe, wie die auf dem Boden liegenden roten bzw. blauen Gas- und Sauerstoffschläuche sich zusammenringeln, sich wie giftige Nattern um den Leib der 213 ringeln, wie sie ihre blauschimmernden Flammenzähne in den Leib der Lokomotive bohren. Gelbleuchtend tropft etwas zu Boden... Es ist das „Blut" der „213". Dumpf polternd fällt ein Puffer zu Boden. Der Schornstein neigt sich ächzend zur Seite, kracht polternd zu Boden...
Kein Mensch fragt mehr danach, wieviel Jahre sie treu gedient hat. Als der abgetrennte Wasserkasten dumpf dröhnend zur Erde fällt, halte ich mir die Ohren zu... Rückfahrt nach Brandenburg Hauptbahnhof. Ich sitze auf der Schaufelbühne, habe den Kopf in beide Hände gestützt. Unter mir klappert die Laufachse. Fast wie im Unterbewußtsein sehe ich die vibrierenden Zeiger der Manometer, das Spielen des Wasserstandes. So ist es nun einmal, das Alte muß dem Neuen Platz machen.
Der Lotse verabschiedet sich: „Alles Gute, Meister — und — schönen Dank für die Fuhre...". Beinahe mechanisch tippte ich an den Mützenschirm. Hinter mir, am Horizont, lodert der Feuerschein der Schmelzöfen. „Machs gut, brave Alte", flüstere ich, „machs gut!"
Eine Lautsprecherstimme reißt mich aus meinen Überlegungen: „Der Lokführer von der 23 1048 bitte bei der Aufsicht melden!"
Kurz darauf erfahre ich, daß der D-Zug Magdeburg—Berlin Lokschaden hat, die Lokomotive, eine 118, ausspannen muß. „Könntet ihr nicht den Zug fahren, Meister", fragt der Fahrdienstleiter. „Was heißt können? Schließlich sind wir eine Lokomotive! Natürlich fahren wir den..."
Als der D-Zug einfährt — bei der 118 läuft nur noch eine Anlage — heben die beiden Kollegen auf dem Führerstand wie zur Entschuldigung die Hände in die Höhe... Braucht euch doch nicht zu entschuldigen, Kumpels, laßt man, wir machen das schon...
Ran an den Zug, Bremsprobe... Ausfahrt frei! Schrill gellt der Signalpfiff ... Ich schiebe den Regler nach vorne. Die Lok stemmt sich in die Stangen. Der Zug bewegt sich ... mehr Dampf ... wieder etwas weniger, wieder mehr ... Die 1048 versucht ein paar mal zu „trampeln" fängt sich aber wieder. Die Tachometernadel steigt. 80...90...100 km/h. Zuverlässig stampft das Triebwerk im Viererschlag ... Rauchfetzen wirbeln aus dem Schornstein, werden vom Fahrtwind erfaßt, legen sich als Dunstmaske auf unsere Gesichter ... Befehlsgemäß lasse ich die Dampfpfeife aufheulen. Klagend schwingt ihre Stimme über das weite, ebene Land. Es ist, als wolle sie ihrer Schwester, der „213", zum letzten Mal ein „Lebewohl" zurufen...

2



STEPHAN KINDLING (DMV), Merseburg

Umbauanleitung für dreiachsige Rekowagen der Nenngröße TT

Mit Hilfe dieser Umbauanleitungen dürfte es nicht schwer fallen, den Wagenpark der jetzigen Epoche mit relativ geringem Aufwand zu erweitern. Es handelt sich um den Gepäckwagen der Gattung Pw 3ge und dem Postwagen der Gattung Post 3e. Kompromisse bezüglich der Hauptabmessungen brauchen hier nicht näher erläutert zu werden, da auf handelsübliche Reisezugwagen der Gattung Bage zurückgegriffen werden kann. Je Umbaumodell wird ein derartiger Rekowagen benötigt. Das Anbringen von Türklinken, Trittstufen und weiteren Teilen bleibt der Möglichkeit und Geschicklichkeit jedes einzelnen Modelleisenbahners überlassen, ist also hier nicht näher beschrieben.

Umbauanleitung für einen Pw3ge

Zuerst erfolgt die Fertigung der Teile 1 bis 3 aus Messingblech gemäß der Zeichnung. Für Teil 1 ist 0,5 mm starkes Blech zu verwenden, damit die Fenster des Wagens wieder eingesetzt werden können. Die gegenüberliegenden Seiten müssen jeweils zusammengelötet und möglichst gemeinsam bearbeitet werden. Somit entstehen genau gleiche Teile, die nach der Bearbeitung wieder zu trennen sind. Zum Aussägen der Fenster und Türen dient eine Laubsäge. Nach Trennung dieser Teile sind selbige noch mit feinem Schmirgelpapier zu säubern und zu entgraten. Somit kann der Wagenkasten gemäß der Montagezeichnung sauber und winklig zusammengelötet werden. Die zum Wagenende zeigenden Kanten erhalten eine Schräge von 45°, um später eine gute Verbindung mit den Stirnwänden zu erreichen.
Zunächst wird der Reisezugwagen in alle Einzelteile zerlegt. Die Seitenwände sind mit der Laubsäge zu entfernen. Dann werden die Dachkanten sauber und gerade gefeilt. An den Stirnwandseiten ist nun wieder eine Anphasung von 45° anzubringen. Bei diesen Arbeiten muß ständig auf die Haltelaschen geachtet werden, um Beschädigungen zu vermeiden! Jetzt kann der Wagen schon einmal probehalber zusammengesetzt werden, um zu sehen, wo noch Nacharbeiten notwendig sind. Anschließend sind die Dachlüfter zu entfernen. Zwei neue Lüfter müssen, jeweils 15 mm vom Dachende gesehen angebracht werden (siehe Gesamtansicht). Der Wagenkasten wird nun noch mit Trittstufen und Türklinken vervollständigt. Die Abmessung der unteren Stufe wird dem Personenwagen angepaßt. Abschließend sollte der Wagenkasten gründlich gesäubert und mit Dach sowie Stirnwänden zusammengeklebt werden. Als Kleber ist Epasol EP 11 zu empfehlen.

Umbauanleitung für den Post 3e

Zunächst sind die Teile 1 bis 5 wiederum aus Messingblech zu fertigen. Die Montage beginnt mit dem Zusammenlöten der Teile 1 uns 2. An den Stirnwandteilen (Teil 3) sind die Wagentüren um 90° abzubiegen. Weiterhin werden noch die Teile 4 und 5 hinter den Stirnwänden angebracht. Die Teile 1 und 3 lötet man anschließend zusammen. Vom Wagenkasten des Reisezugwagens werden hier lediglich noch das Dach mit den Haltelaschen und vier Fenstern benötigt. Auch hier ist streng darauf zu achten, daß die Haltelaschen nicht beschädigt werden. Nach der Entfernung von Seiten- und Stirnwänden ist das Dach an jedem Ende um 0,3 mm zu kürzen, so daß es genau zwischen die Stirnwände des Wagenkastens paßt. Die Anordnung der Dachlüfter bleibt bestehen. Nach dem Probezusammensetzen sind die Trittstufen und Türklinken anzubringen; der Wagenkasten kann zusammengeklebt werden.

Weitere Hinweise

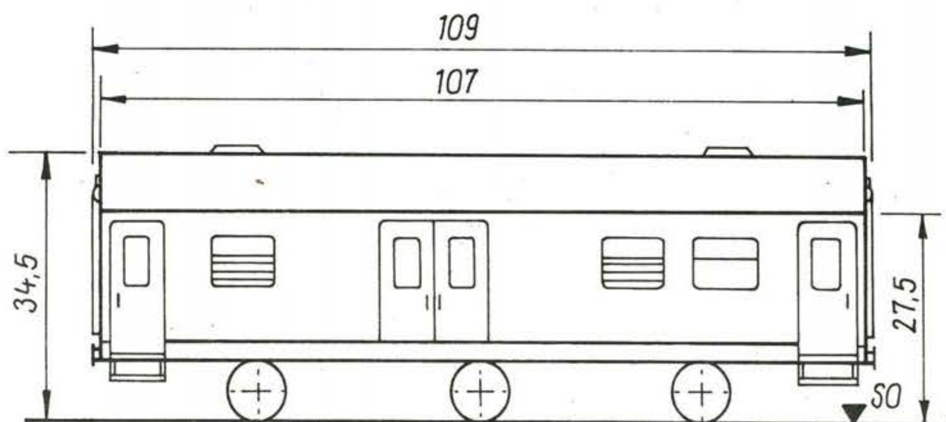
Vor dem vollständigen Zusammensetzen der Wagen müssen die Fahrzeuge allerdings noch die entsprechende Farbgebung (Dach — grau, Wagenkasten — grün) und Beschriftung erhalten. Die Fenster klebt man mit Epasol (EP 11) ein. Für die Türfenster und Stirnwände ist Cellon geeignet.

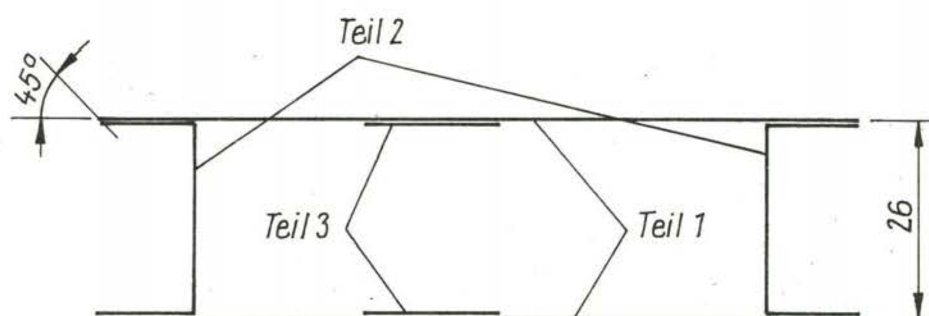
Stückliste Pw3ge (Maße in mm)

Teil	Bezeichnung	Stück Material
1	Seitenwand	2 Ms 107 × 19,5 × 0,5
2	Türen mit Zwischenwand	2 Ms 51 × 19,5 × 0,3
3	Gepäckraumtür	2 Ms 19,5 × 19 × 0,3
4	Fahrgestell	1 vom Personenwagen
5	Dach mit Stirnwänden	1 vom Personenwagen
6	Gummiwülste	2 vom Personenwagen
7	Fenster	6 vom Personenwagen
8	Achsen	3 vom Personenwagen
9	Kupplungen	2 vom Personenwagen

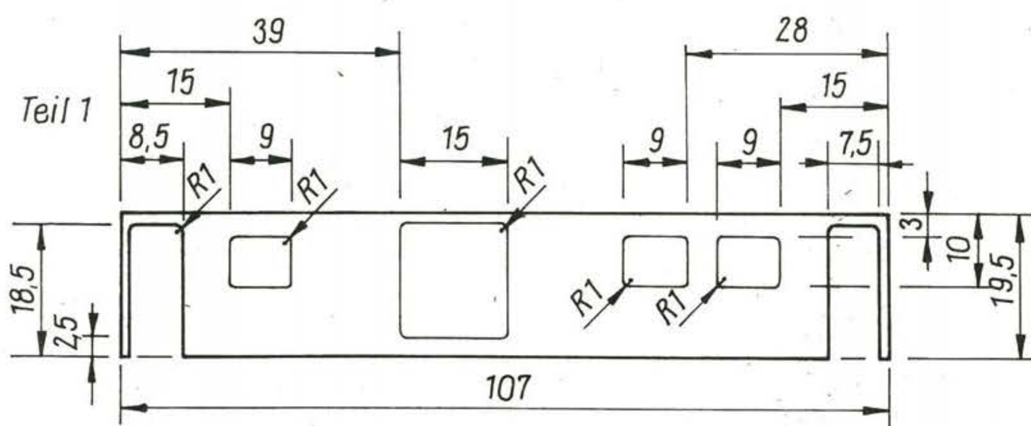
Stückliste Post3e (Maße in mm)

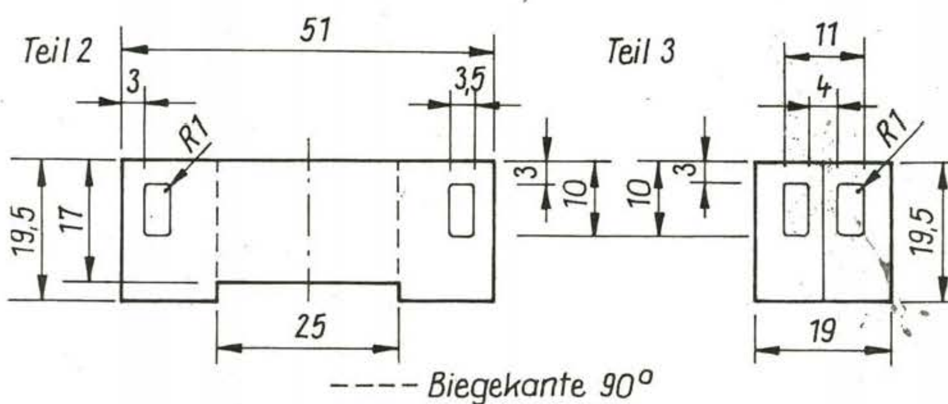
Teil	Bezeichnung	Stück Material
1	Seitenwand	2 Ms 107 × 19,5 × 0,5
2	Postraumtür	2 Ms 19,5 × 16,5 × 0,3
3	Stirnwand mit Türen	2 Ms 45 × 19,5 × 0,3
4	Stirnwandvertiefung (Umrandung)	2 Ms 13 × 10 × 1
5	Stirnwandvertiefung (Abdeckung)	2 Ms 13 × 10 × 0,3
6	Fahrgestell	1 vom Personenwagen
7	Dach mit Haltelaschen	1 vom Personenwagen
8	Fenster	4 vom Personenwagen
9	Achsen	3 vom Personenwagen
10	Kupplungen	2 vom Personenwagen

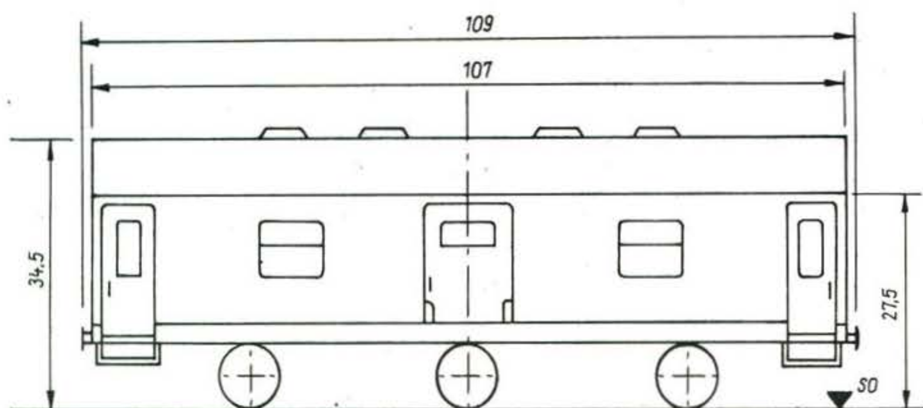


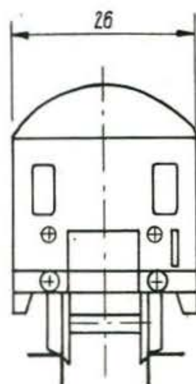


Draufsicht, Montagezeichnung

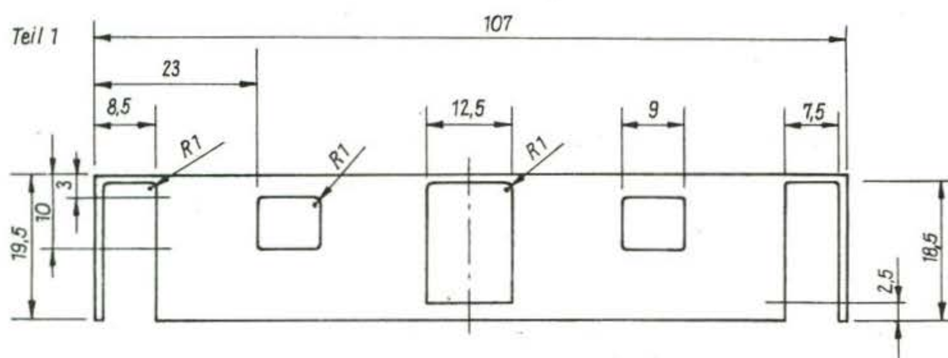


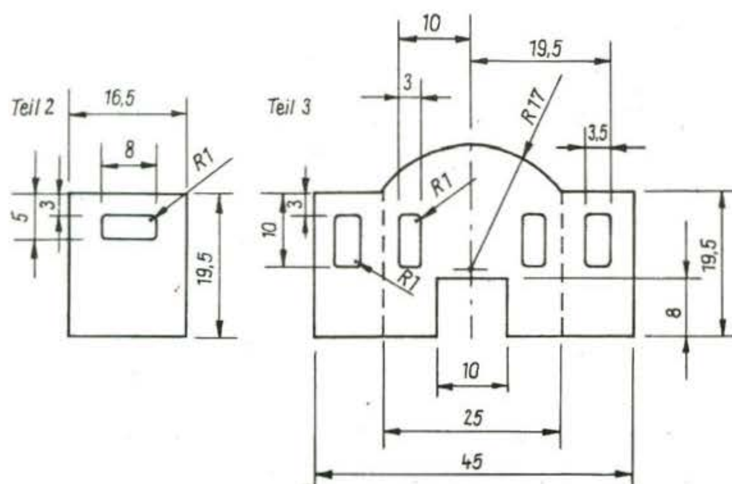


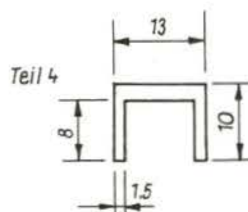


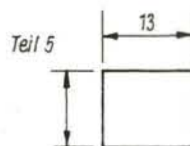


- - - - Biegekante 90°











Pullmann-Triebwagen 1412 als Einsetzer in der Rudolf-Breitscheid-Straße
Foto: W.-D. Machel, Potsdam

Ein Hinweis für unsere Straßenbahnfreunde

Die Leipziger Verkehrsbetriebe haben den Einsatz der bekannten Pullmann-Triebwagen Ende Februar weiter eingeschränkt. Mit LOWA-Beiwagen waren diese Fahrzeuge noch auf der Linie 28 E zwischen Gotha-Zügen im Berufsverkehr mit 7 Umläufen anzutreffen. Drei Pullmann-Triebwagen-Züge wurden vom Betriebshof „DSF" eingesetzt, wobei wechselweise die Tw 1401, 1403, 1406, 1407 und 1500 zur Verfügung standen. Die restlichen 4 Umläufe stellte der Betriebshof Elli-Voigt-Straße. Täglich 10 Umläufe waren noch bis Anfang April 1982 auf der stark frequentierten Linie 22 im Einsatz. Außerdem setzte der Betriebshof „DSF" modernisierte Pullmann-Tw auf der Linie 12 ein. Zur Zeit verkehrt u. a. noch Tw 1419 mit Gotha-Wagen auf der Linie 24. Die endgültige Ablösung dieser viele Jahrzehnte zum Leipziger Straßenbild gehörenden Fahrzeuge ist abzusehen.

ls.

Dipl.-Ing. Päd. CLAUS DAHL (DMV), Burg

Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung (Teil II)

Grundschaltung für Lichtsignale mit Handsteuerung

Entsprechend den bei der Erläuterung der Zubehörsteuerschaltung gemachten Ausführungen zur Handsteuerung ist darunter ein Signal zu verstehen, dessen Umschaltung von der Halt- in die Fahrtstellung und umgekehrt mit einer Taste erfolgt. In der Praxis wird man aber diese Schaltung wenig einsetzen, weil sich das Rücksetzen des Signals einfacher mit der Besetztmeldeschaltung des betreffenden Gleisabschnittes ausführen läßt. So braucht ein solches teilautomatisiertes Signal mit der Taste nur in die Fahrtstellung geschaltet zu werden. Trotzdem soll aber zuerst aus Gründen der Übersichtlichkeit auf handgesteuerte Signale eingegangen werden, ihre Abwandlung auf teilautomatisierte und automatisierte Schaltungen ist dann leichter zu verstehen.
Das Erscheinen des richtigen Signalbildes (grün oder gelb) ist zusätzlich abhängig von der Stellung des folgenden Signals und wird zweckmäßig nur selbsttätig beeinflußt. Hierdurch ist man von einem Teil der Routinearbeit befreit und die Zahl der Tasten und Schalter verringert sich. Dies ist besonders wichtig, da sich der Modelleisenbahner in der schwierigen Situation befindet, bei vorbildgerechter Fahrweise alle wichtigen Funktionen des Eisenbahnbetriebes gleichzeitig ausführen zu müssen, und das ist bei der Vielzahl der Bedienelemente nicht leicht.

Lichtsignal mit zwei Signalbildern

Ein Lichtsignal mit zwei Signalbildern ist für den Einsatz als Block- oder Ausfahrsignal geeignet. Man kommt hier mit den zwei Signalbildern Hl 1 und Hl 13 aus. Steht ein Ausfahrsignal an einer Weichenstraße, so kann an die Stelle von Hl3 auch Hl 3a treten. Die zwei Lampen, grün und gelb 2, sind dazu nur parallelzuschalten.
Zum Betrieb des Signals wird die bereits beschriebene Zubehörsteuerschaltung für Dauerstromantriebe als Signalsteuerschaltung SS 1.1 bis auf die interne Verdrahtung der Rückmeldeleitungen ohne Veränderungen übernommen. Bild 15 zeigt noch einmal die Schaltung und Bild 16 die Leiterplatte (nach Bild 6) mit Bestückung. Da Lichtsignale keine Rückmeldung besitzen, werden die Rückmeldeleitungen (A, B) direkt an den Verstärkerausgängen abgegriffen. Mit einem Baustein können gleichzeitig zwei Signale betrieben werden. Die Bedienung erfolgt mit jeweils einer Taste, die Anzeige des Signalbildes im Gleisbild mittels zu den Signallampen parallelgeschalteten Anzeigelampen. Da bei den handgesteuerten Signalen vorher vom Bediener geprüft wird, ob es entsprechend den Verkehrsbedingungen im Gleisabschnitt betätigt werden darf, ist keine Abhängigkeit des Signals von diesen Verkehrsbedingungen vorgesehen, auch keine automatische Rückstellung.
Die Signalschaltung erhält Kennummern der Gruppe 30, im einzelnen sind das die Anschlußpunkte:

30 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigelampe grün
31 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigelampe rot
39 Eingang, Anschluß Taste, nichtrastend, für Handsteuerung

Die Angleichung der Zählweise an die des Vorbildes führt zur Bildung alphanumerischer Nummern, da es üblich ist, Signale mit Großbuchstaben zu kennzeichnen, z. B. bedeutet 39/B: Tastenanschluß für die Handsteuerung des Signales B.

Lichtsignal für drei Signalbilder

Unter den drei Signalbildern Hl 1, Hl 10 und Hl 13 gibt es nur bei letzterem einen eindeutigen Zustand, nämlich Halt. Die beiden anderen Signale kennzeichnen beide eine Fahrtstellung. Bei beiden gibt es Abhängigkeiten vom nachfolgenden Signal. Dabei gelten folgende Zusammenhänge:
Es erscheint Hl 1, wenn
1. der nachfolgende Gleisabschnitt frei ist
und 2. das folgende Signal eine Fahrtstellung zeigt,
es erscheint Hl 10, wenn
1. der nachfolgende Gleisabschnitt frei ist
und 2. das folgende Signal die Haltstellung zeigt.
Wir sehen, hier liegt eine UND-Verknüpfung von jeweils zwei Abhängigkeiten vor, wovon die erste für jedes Signalbild die gleiche ist. Diese Abhängigkeit wird von der Steuerstufe des Signals abgeleitet, wenn das Signal in die Fahrtstellung geschaltet werden darf. Die zweite Abhängigkeit muß aus der Steuerstufe des folgenden Signals gewonnen werden.
Die Verwirklichung der UND-Verknüpfung geschieht am einfachsten mit Hilfe zweier Eingänge eines Gatters. Die Abhängigkeit wird realisiert, wenn Eingang 1 **und** 2 hohes Potential (H) führen. Am Ausgang des Gatters liegt unter diesen Bedingungen ein niedriges Potential (L). Die Schaltung des nachfolgenden Lampenverstärkers muß nun so ausgewählt werden, daß bei L am Eingang die Lampe brennt, es handelt sich also um die Verstärkervariante V2 nach Bild 4b.
Da nun für jedes Lämpchen ein Gatter und ein Verstärker V2 erforderlich wird, läßt sich die ganze Schaltung mit Hilfe des zweiten Teiles der Leiterplatte realisieren. Die vollständige Schaltung zeigt Bild 17. Zusätzlich zur Schaltung nach Bild 15 sind weitere Anschlußpunkte vorhanden, und zwar:
32 Ausgang, Anschluß Signal- und Anzeigelampe gelb 1
36 Eingang, steuert Lampe gelb 1 mit H
37 Eingang, steuert Lampe grün mit H
Die abgeänderte Bestückung und Verdrahtung ist in Bild 18 dargestellt. Auf einer Leiterplatte befindet sich nun die gesamte Schaltung für ein Signal mit drei Signalbildern. Diese Signalsteuerschaltung bekommt die Kurzbezeichnung SS 1.1—3.
Damit nun jeweils das richtige Signalbild, Hl 1 oder Hl 10, erscheint, ist 36 mit 30 und 37 mit 31 des folgenden Signals zu verbinden. Zeigt dann z. B. das zweite Signal rot, so liegt am Ausgang 31 niedriges Potential L. Am anderen Ausgang 30 (grüne Lampe) liegt H-Potential. Dadurch erhält der Eingang 36 des ersten Signals H, und es leuchtet gelb 1, d. h. „Halt erwarten", und das ist ja beabsichtigt. Im umgekehrten Fall leuchtet die grüne Lampe, weil das zweite Signal auch grün zeigt.
Benutzt man als zweites Signal eines mit drei Signalbildern, dann sind dessen Ausgänge 30 und 32 über zwei Dioden mit dem Eingang 36 zu verbinden, der aus diesem Grund schaltungsmäßig etwas verändert wurde. In den Bildern 17b und 18 ist diese Variante berücksichtigt worden. Eine besonders vorteilhafte Schaltung ergibt sich, wenn man nach Bild 17c an Stelle der zwei Dioden einen Transistor in den Eingang 36 legt. Da er eine Signalumkehr bewirkt, reicht eine Steuerleitung mit der Leitung zum Anschluß 31 des folgenden Signals aus. Wenn diese Leitung H führt (Fahrtstellung des folgenden Signals!), dann wird über 37 grün eingeschaltet, führt sie L (Haltstellung!), so wird über 36 und den Transistor gelb 1 beeinflußt. Abhängigkeiten,

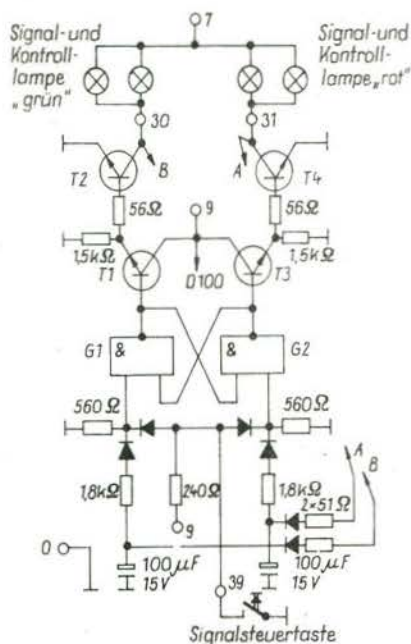


Bild 15 *Signalschaltung mit Handsteuerung für ein Signal mit zwei Signalbildern*
T2, T4 300mW-Basteltransistoren ä. SF 121 übrige Bestückung im Bild 5
Stützkondensator f. D 100 vorsehen!

die von zwei oder mehr Folgesignalen herrühren, sind nicht so einfach zu realisieren und werden im Zusammenhang mit automatischen Signalen behandelt.

Lichtsignal mit vier Signalbildern

Zusätzlich zu den bereits gezeigten Signalbildern soll nun auch Hl 12a eingeführt werden. Dies erfordert die zusätzliche Signallampe gelb 2. Da Hl 12a meistens erscheint, wenn der Zug mit verminderter Geschwindigkeit eine Weichenstraße durchfahren soll und anschließend Halt zu erwarten hat, kann man auf einfache Weise mit Hilfe eines zusätzlichen Transistors eine Abhängigkeit von der Weichenstellung „gebogener Zweig" abgeleitet werden. Die Schaltungsergänzung ist in Bild 19a dargestellt. Der Transistor liegt mit seinem Emitter an 32 (Ausgang gelb 1) und mit seiner Basis an dem Weichenrückmeldekontakt 56 (gerader Zweig). Am Punkt 56 liegt H, wenn sich die Weiche in der abzweigenden Stellung befindet. Dadurch erhält der Transistor an seiner Basis eine positive Spannung, die ihn öffnet, wenn auch noch gleichzeitig gelb 1 leuchtet. Nun leuchtet auch die Lampe gelb 2. Liegen hinter dem Signal mehrere Weichen, z. B. nach rechts und links abweisend, so ist wieder eine Diodenparallelschaltung mit Durchlaß in Richtung Basis vorzusehen. Der Zusatztransistor kann auf der Signalplatine noch untergebracht werden, da im Schaltungsteil 1 ein Verstärker nicht berücksichtigt ist. Im Bild 18 wurde das bereits berücksichtigt. Die so bestückte Leiterplatte erhält die Bezeichnung SS 1.1—4. Als neue Anschlußpunkte werden festgelegt:
33 Ausgang, Anschluß Signal- und Kontrollampe gelb 2
38 Eingang, steuert gelb 2 mit H
Bild 19b zeigt die Anwendung für Hl 3a und Hl 12a, hier stellen die zwei Dioden eine Verbindung zu grün (30) oder gelb 1 (32) her.

Rangiersignal Ra 12

Das Rangiersignal Ra 12 wird häufig zusammen mit dem Haltsignal Hl 13 gezeigt. Es kann ähnlich wie Signallampe gelb 2 betrieben werden. Dazu wird der Emitter des Zusatztransistors an den Anschluß 31 (rot) des Hauptsignales gelegt. Seine Basis wird mit der für das Gleis geltenden Rangiertaste verbunden. Dann leuchten bei Betätigung der Rangiertaste die zwei nach rechts ansteigenden Lichter

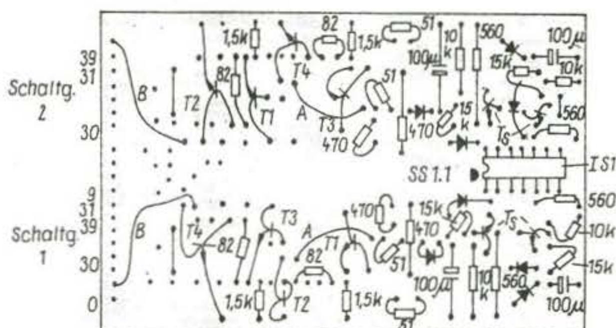
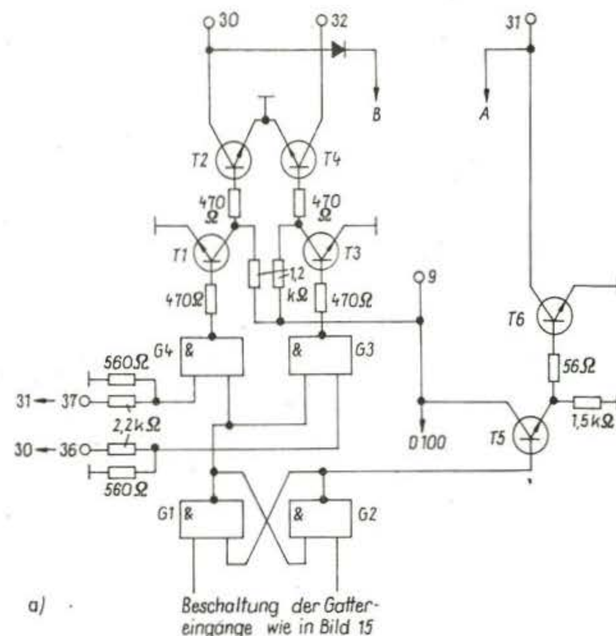


Bild 16 *Bestückung für zwei Signale mit zwei Signalbildern, Eingangsschaltung mit verlängerter Speicherzeit nach Bild 5 (Transistoren T_S)*



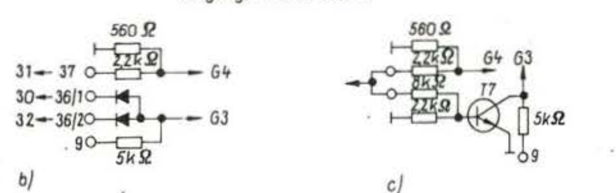


Bild 17 *a) Signalschaltung mit Handsteuerung für ein Signal mit drei Signalbildern*
Bestückung wie in Bild 5 und 15
b) Veränderte Eingangsschaltung für Aussteuerung von 3 Signalbildern
c) Vereinfachte Ansteuerung (T 7 Miniplasttransistor) mit einer Steuerleitung, Ersatz für Eingangsschaltung a) und b)!

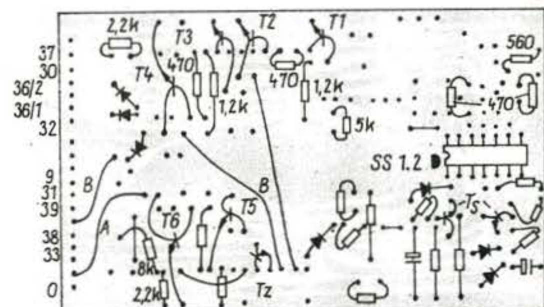


Bild 18 *Bestückung für ein Signal mit drei (vier) Signalbildern, Tz für Signallampe gelb 2, Bezeichnung der Bauelemente nur bei Veränderungen gegenüber Bild 16*

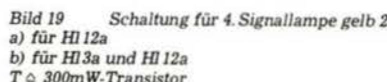


Bild 19 Schaltung für 4. Signallampe gelb 2
a) für Hl 12a
b) für Hl 3a und Hl 12a
T ≙ 300mW-Transistor



Bild 20 Schaltung für Signallampe des Rangiersignals Ra12



Bild 21 Zusammenschaltung von Haupt- und Vorsignal
a) Hauptsignal mit zwei Signalbildern
b) Hauptsignal mit drei Signalbildern

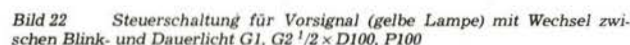


Bild 22 Steuerschaltung für Vorsignal (gelbe Lampe) mit Wechsel zwischen Blink- und Dauerlicht G1, G2 1/2 × D100, P100

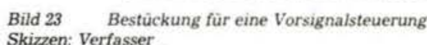


Bild 23 Bestückung für eine Vorsignalsteuerung
Skizzen: Verfasser

neben dem roten Signallicht auf. Die Schaltung zeigt Bild 20. Aufgrund der Übereinstimmung mit dem vorher behandelten Problem der Signallampe gelb 2, wird auf das gleiche Verdrahtungsbeispiel verwiesen. Die Signalschaltungsanschlüsse erhalten die Kennummern:
33a Ausgang, Anschluß Signallampe Ra 12
38a Eingang, steuert Ra 12 mit H
Im Fall des Ersatzsignales Zs 1 kann die gleiche Schaltungsvariante angewendet werden, 38a muß nur von einer pulsierenden Spannung angesteuert werden.

Vorsignale

Die Vorsignale erfordern im einfachsten Fall, der denkbar ist, keine zusätzliche elektronische Steuerschaltung, wenn die Signalbilder Hl 1 und Hl 10 gezeigt werden sollen. Diese können gemeinsam mit denen des Hauptsignales erzeugt werden. Dazu sind die betreffenden Vorsignallampen denen des Hauptsignals parallelzuschalten. Und zwar wird die gelbe Lampe (Hl 10) mit der roten Hauptsignallampe und die grüne (Hl 1) mit der grünen Hauptsignallampe parallelgeschaltet. Bild 21a zeigt diese Schaltung.
Zeigt nun das Hauptsignal auch das Signalbild Hl 10, also gelb 1, dann kann man entweder auf die Signalisierung der Geschwindigkeitsverminderung durch das Signalbild Hl 7 (gelbes Blinklicht) verzichten und auch Hl 10 zeigen, z. B. wie in Bild 21b dargestellt, oder aber man zeigt am Vorsignal das gelbe Blinklicht. Dann wird jedoch für das Vorsignal auch eine Signalsteuerschaltung, zumindest für die gelbe Vorsignallampe, benötigt. Diese Zubehörsteuerschaltung übernimmt die Aufgabe, je nach Stellung des Hauptsignales die gelbe Vorsignallampe auf Blink- oder Dauerlicht oder „Aus" zu steuern. Da die grüne Vorsignallampe nicht blinken muß, kann sie nach wie vor mit dem Hauptsignal betrieben werden. Bild 22 zeigt die Steuerschaltung für das Vorsignal.
Die Schaltung ist eine variierte elektronische Zubehörschaltung. Das erste Gatter arbeitet als UND-Schaltung, das zweite als ODER-Schaltung. Ein Eingang des ersten Gatters ist mit der pulsierenden Blinkspannung gekoppelt, die mit einem Blinkspannungsgenerator erzeugt wird. Der zweite Eingang ist mit dem Ausgang 30 (grüne Lampe) des Hauptsignals verbunden. Der Gatterausgang führt eine pulsierende Spannung, wenn 30 H-Potential hat, und dauernd H-Potential, wenn 30 L-Potential hat. Diese beiden elektrischen Signale steuern den einen Eingang des zweiten Gatters. Dessen zweiter Eingang liegt an 31 des Hauptsignals. Dieser Ausgang führt L, wenn die rote Signallampe leuchtet und H liegt im umgekehrten Fall an. Folgende drei Betriebsfälle können nun eintreten:

Hauptsignal		Vorsignal
Hl 13	30 hat H, Gatter 1 pulsiert	
	31 hat L, Gatter 2 hat H	Hl 10 gelb leuchtend
Hl 10	30 hat H, Gatter 1 pulsiert	
	31 hat H, Gatter 2 pulsiert	Hl 7 gelb blinkend
Hl 1	30 hat L, Gatter 1 hat H	gelb nicht, dafür grün
	31 hat H, Gatter 2 hat L	direkt vom Hauptsignal

Damit wird die wunschgemäße Funktion des Vorsignals erreicht. Auf die Blinkschaltung der grünen Signallampe (Hl 4) kann sicher verzichtet werden, da damit eine Geschwindigkeitsverringerung auf 100 km/h signalisiert wird. Andernfalls muß die gleiche Schaltung auch für die grüne Signallampe angewendet werden, der an 30 liegende Eingang muß nun an 32 gelegt werden.
Der Bestückungsplan der Vorsignalschaltung ist dem Bild 23 zu entnehmen. Auch dieser Schaltung liegt die Platine nach Bild 6 zugrunde. Die Anschlußnummern unterscheiden sich nicht von denen des Hauptsignals, nach Bedarf kann ein V als Zusatzmerkmal vorgesetzt werden. Die Bezeichnung der Vorsignalschaltung ist VS.

Realisierung der Schaltungsvorschläge

Mit den in den vorangehenden Abschnitten dargestellten Beispielen soll die Reihe der Signale beendet werden. Alle übrigen noch beim Vorbild vorkommenden Signale lassen sich mit einer der vorgestellten Steuerschaltungen realisieren.
Wie bereits mehrfach erwähnt, werden auch die Signalschaltungen auf der in Bild 6 dargestellten Leiterplatte aufgebracht. Die Bestückungsvorschläge sind den Bildern 16, 18 und 23 zu entnehmen.

Zur Stromversorgung der Signalschaltungen

Auf die zum Betrieb der Schaltungen notwendigen Versorgungsspannungen wurde bereits behandelt eingegangen. Für die Signalsteuerschaltungen gelten die gleichen Bedingungen. Zur Schonung der Glühlampen sollte unbedingt darauf geachtet werden, daß die nichtstabilisierte 12 V-Gleichspannung (7) bei geringer Belastung nicht mehr als 14 V beträgt (Leerlaufspannung!). Als minimaler Wert reicht erfahrungsgemäß eine Spannung von 10 V aus.

Anmerkung:
Die Bilder 1—9 wurden bereits mit dem Beitrag „Die elektronische Zubehörsteuerung" im Heft 10/81 auf den Seiten 302 bis 305 veröffentlicht. Die Bilder 10—14 sind mit dem Teil I dieses Beitrages im Heft 3/82 erschienen.

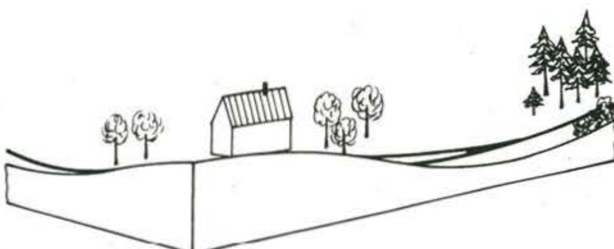
GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

„Rand"bemerkungen

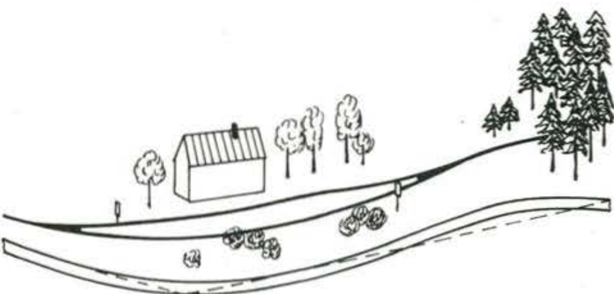
Eine Modellbahnanlage wird nun mal zwangsläufig immer nur das Ergebnis einer umgesetzten Anregung des Vorbildes sein können. Die absolute Größe ist von den Platzverhältnissen eindeutig abhängig. Die visuelle Größe hingegen wird durch Aufbau und Ausgestaltung der Anlage, des Hintergrundes und des Anlagenrandes bestimmt.
Die positive Wirkung einer gekonnten Hintergrundkulisse ist heute zweifelsfrei anerkannt und bereits Bestandteil vieler Modellanlagen. Grundsätzlich sei dazu deshalb nur noch soviel bemerkt: Je weniger auf Anlage und Kulisse dargestellt wird, desto großflächiger ist die Gesamtwirkung. Dies gilt besonders für eines der zahllosen Motive „Eisenbahn in der Landschaft". Bei der Darstellung von Städten und Industrieanlagen dürfen die Gebäude durchaus etwas gedrängter aufgestellt werden, als dies maßstäblich exakt richtig wäre. Die baulichen Anlagen wirken dadurch imposanter. Das Auge erfaßt eine Unzahl von Häusern und verbindet damit die Vorstellung ausgedehnter Straßenzüge. Auf jeden Fall vermeide man die Zersiedelung der meist recht knappen modellbahnfreien Flächen. Das früher dominierende Herstellerangebot an Siedlungshäusern mag häufig die Ursache dieser flächenzerstörenden Bebauung gewesen sein. Auch ein völliger Verzicht auf Wohnhausbauten sollte dabei einmal erwogen werden.
Viel zu wenig Sorgfalt wird zumeist der Ausgestaltung der Anlagenränder gewidmet. Abrupt endet hier die Illusion der Modellwelt, oft noch negativ unterstützt durch ein parallel zum Anlagenrand verlaufendes Gleis. Sofort ist die Absicht zu spüren, alles existiert n u r um der Modellbahn willen und stellt nicht etwa ein Stück Vorbild dar.
Zwei prinzipielle Alternativen zur bekannten Anlagenvorderkante bieten sich an: Skizze 2 zeigt den dem Landschaftsprofil entsprechenden Schnitt, der das nachgebildete Modell aus seiner Umgebung glaubhaft trennt. Noch harmonischer ist die Wirkung der in Skizze 3 dargestellten „fließenden" Trennung aus der Umwelt.



Skizze 1 *Herkömmliche Ausführung des Modellbahnanlagenrandes*



Skizze 2 *Relief-Methode des Modellbahnanlagenrandes*



Skizze 3 *„Fließender" Modellbahnanlagenrand*

Skizzen: Verfasser

Tips für Freunde der E- und Dampftradition

Baureihe 218
Die Lokomotiven 218 019 und 218 031 sind im Bahnbetriebswerk Halle P beheimatet und werden fast ausschließlich nur fallweise für Versuchsfahrten des Instituts für Eisenbahnwesen, früher VES-M Halle (Saale), eingesetzt.

Baureihe 244
Von den 46 ab 1955 in Betrieb genommenen Lokomotiven sind noch 29 im Betriebsbestand und zwar

Bw Erfurt	244 114;
Bw Weißenfels	244 044, 244 109;
Bw Engelsdorf	244 048, 244 069, 244 127, 244 128, 244 143;
Bw Leipzig-Wahren	244 102, 244 103, 244 124, 244 125, 244 135, 244 136, 244 137, 244 148
Bw Leipzig Hbf West	244 031, 244 046, 244 051, 244 054, 244 105, 244 108, 244 113, 244 131, 244 133, 244 134, 244 139, 244 151;
Bw Halle P	244 045;

Die 244 044, 244 109 und 244 114 werden wechselweise im Rangierdienst am Ablaufberg in Erfurt Hbf und Weißenfels eingesetzt. Gleiches erfolgt mit den 244 051 und 244 054 in Gaschwitz bei Leipzig, die dazu mit Rangierfunkeinrichtung ausgerüstet worden sind. Die restlichen 244er des Bw Leipzig Hbf West gehören zur Einsatzstelle Roßlau. Die Loks 244 045 und 244 102 sind stationär für Weichenheizungszwecke auf dem Bahnhof Halle (Saale) Hbf bzw. Leipzig-Leutzsch eingesetzt.

Baureihe 254
Zum Betriebsbestand gehören noch 18 Lokomotiven, davon beim Bw Engelsdorf die 254 016, 254 020, 254 021, 254 040, 254 052, 254 056, 254 059, 254 066, 254 082, 254 089, 254 106, 254, 110, 254, 114, 254 115, 254 153 und 254 154.
Beim Bw Reichenbach, Einsatzstelle Zwickau, sind die 254 069 und 254 078 beheimatet und im Bereich des Gefälleablaufberges wechselweise als Bremslokomotiven im Einsatz. Auch sie erhielten Rangierfunkeinrichtung.
Im Zugdienst sind die Loks dieser BR vor Güterzügen zwischen Dresden und Erfurt, ca. 10 Uhr an Erfurt, ca. 12.30 Uhr ab Erfurt und gegen 18.30 Uhr an Dresden-Friedrichstadt sowie 8.00 Uhr ab Dresden und 13.00 Uhr an Erfurt zu sehen. Auch auf der Relation Dresden—Dessau—Magdeburg werden Güterzüge mit der BR 254 gefahren, u. a. 14.00 Uhr an Magdeburg-Rothensee und gegen 17.30 Uhr bzw. 18.30 ab Magdeburg-Rothensee. Nach Zwickau kommen die 254 auch täglich zwischen 12.00 und 13.00 Uhr mit einem Güterzug, Rückfahrt nach Leipzig gegen 14.00 Uhr. Die 244 sind vorwiegend im Raum Leipzig zwischen Leipzig und Altenburg sowie Bitterfeld—Dessau und Magdeburg im Einsatz. **D. B.**

Baureihe 52.8
Durch die weitere Einsparung des volkswirtschaftlich sehr wertvollen Heizöls sind auch die Lokomotiven der BR 52.8 wieder häufiger im Zugdienst anzutreffen. Nachstehend wird eine Stationierungsübersicht dieser BR gegeben, die keinesfalls Anspruch auf Vollständigkeit hat:



Lok 254 106 des Bw Leipzig-Engelsdorf mit einem Güterzug bei Dessau im August 1981. Foto: Archiv

Brandenburg:	52 8006, 52 8018, 52 8126, 52 8127, 52 8131, 52 8135, 52 8137, 52 8140, 52 8156, 52 8158, 52 8159, 52 8161, 52 8164, 52 8167, 52 8171, 52 8176, 52 8178, 52 8179, 52 8181, 52 8182, 52 8184;
Bautzen:	52 8007, 52 8019, 52 8047, 52 8056, 52 8059, 52 8064, 52 8080, 52 8107, 52 8138, 52 8142, 52 8143, 52 8151, 52 8183, 52 8193, 52 8200;
Kamenz:	52 8013, 52 8036, 52 8072, 52 8104, 52 8109, 52 8110, 52 8122, 52 8123, 52 8124, 52 8128, 52 8130, 52 8134, 52 8169 und 52 8192;
Frankfurt (Oder):	52 8017, 52 8025, 52 8026, 52 8029, 52 8031, 52 8050, 52 8082, 52 8087, 52 8095, 52 8102, 52 8112, 52 8117, 52 8118;
Schöneweide:	52 8023, 52 8066, 52 8074, 52 8097, 52 8100, 52 8101, 52 8132, 52 8133, 52 8139, 52 8145, 52 8170, 52 8177;
Cottbus:	52 8020, 52 8038, 52 8058, 52 8085, 52 8121, 52 8152, 52 8160, 52 8163, 52 8197;
Senftenberg:	52 8002, 52 8008, 52 8016, 52 8046, 52 8078, 52 8090, 52 8091, 52 8093, 52 8094, 52 8196;
Elsterwerda:	52 8009, 52 8010, 52 8015, 52 8111, 52 8113, 52 8116, 52 8149, 52 8190;
Haldensleben:	52 8068, 52 8071, 52 8076, 52 8136, 52 8144, 52 8147, 52 8150, 52 8173, 52 8180;
Angermünde:	51 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8141, 52 8155, 52 8187;
Falkenberg:	52 8027, 52 8041, 52 8045, 52 8060, 52 8063, 52 8092, 52 8105, 52 8154;
Görlitz:	52 8012, 52 8057, 52 8083, 52 8125, 52 8191;
Sangerhausen:	52 8003, 52 8014, 52 8181, 52 8194, 52 8196, 52 8148;
Zittau:	52 8005, 52 8011, 52 8037, 52 8043, 52 8099 und 52 8106;
Wittenberg:	52 8034, 52 8120, 52 8146, 52 8174;
Nordhausen:	52 8054, 52 8069, 52 8115;

Weitere Lokomotiven der BR 52.8 sind in verschiedenen Bw als Heizloks eingesetzt, beispielsweise 52 8175 im Bw Engelsdorf **Bd.**

Bw Karl-Marx-Stadt
Dieses Bw setzt zwischen Döbeln und Karl-Marx-Stadt vorwiegend die Loks 50 3548 und 50 3659 vor einigen auf dieser Strecke verkehrenden Nahgüterzügen ein. Die gleichen Loks werden auch von Döbeln bzw. Roßwein für Güterzugleistungen verwendet. Weiterhin finden Loks der BR 50.35 auf der Strecke Niederwiesa—Roßwein Verwendung. Einige Güterzugleistungen auf der Strecke Flöha—Neuhausen werden von einer in der Einsatzstelle Pockau-Lengefeld stationierten 50er bewältigt.
Außerdem stehen dem Bw Karl-Marx-Stadt folgende Loks zur Verfügung: 50 2407, 50 3633, 50 3657, 50 3658 und 50 3688. Bei Bedarf verkehren diese Maschinen aber auch auf dem Abschnitt Döbeln—Karl-Marx-Stadt.

Bw Nossen
Das Bw Nossen setzt auf den Strecken Nossen—Großbothen und Nossen—Riesa wieder die Loks 50 3536 und 50 3539 für Güterzugleistungen und vor den Zügen 7766 und und 7771 ein.
Folgende Maschinen sind im Bw Nossen abgestellt bzw. für Reservezwecke vorhanden:
50 3529 50 3551, 50 3673 und 50 1002.
Als Heizloks ist im Bereich des Bw Nossen die Lok 50 3581 vorhanden, und in der Einsatzstelle Döbeln des Bw Riesa befindet sich als Heizlok die Lok 50 1298. In Nossen ist ferner die wieder aufgearbeitete Traditionslok 35 113 abgestellt. **Ru./Bu.**

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz
Aufgrund umfangreicher Transportaufgaben im Raum Saalfeld wurden bzw. werden folgende Loks der BR 44.0 ab 12. März 1982 befristet eingesetzt: 44 0104, 44 0196 (bis 31. März), 44 0413 (ab 1. April) und 44 0757. Im Einsatz befindet sich auch wieder die 01 1514 (Göschwitz), da sich die 41 1150 in Bw-Reparatur befindet und die Lok 41 1130 eine L0 erhalten muß. **Dre.**

Gerhard Arndt, Ursula Arndt: „Pionier- und Ausstellungsbahnen" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 112 Seiten, 132 Abbildungen, 15 Tabellen, 8,40 M

Wissen Sie eigentlich, daß eine Kindereisenbahn eine Liliputeisenbahn sein kann, aber nicht sein muß? Der Unterschied liegt im Ausführungsmaßstab begründet. Wenn beispielsweise eine solche Eisenbahn eine Spurweite von 600 mm aufweist und die Fahrzeuge maßstäblich verkleinerte Modelle der „großen" Eisenbahn darstellen, so handelt es sich um eine Liliputeisenbahn. Ist aber — bei gleicher Spurweite — der Fahrzeugpark dem üblichen Feld- oder Industriebahnmaterial entnommen worden, so hat man es mit einer Kindereisenbahn zu tun. Solche Eisenbahnen dienen der Beförderung von Kindern und Erwachsenen. Stellt aber eine Liliput- oder Kindereisenbahn darüber hinaus und vereinfacht ausgedrückt ein Lehrprojekt zur Ausbildung von Kindern dar, so ist sie eine Pioniereisenbahn.

Diese und noch sehr viele interessante Tatsachen, den Zweck und Wert solcher Eisenbahnen, die Ausbildungsmethoden für die Jungen Pioniere bzw. Thälmann-Pioniere schildern die Autoren liebevoll und mit großer Sachkenntnis. Dankbar wird der Lehrende an einer Pioniereisenbahn wie auch der interessierte Eisenbahnfreund diesen längst fälligen Band aufnehmen, vermittelt er ihm doch erstmals einen nahezu vollständigen Überblick über einen nicht alltäglichen Zweig des Eisenbahnwesens. Mit Freude wird der Leser neben den Beschreibungen und zahlreichen Fotos unserer Pioniereisenbahnen auch die der „Ahnen", der früheren Ausstellungsbahnen, die zu den verschiedensten Anlässen in Betrieb genommen worden sind, zur Kenntnis nehmen. Gerade dieses Gebiet schlummerte bisher im Dunkeln der Geschichte.

Wie bei allen Eisenbahnen nimmt die Entwicklung der Triebfahrzeuge, insbesondere der kleinen Dampflokomotiven im Buch den ihr gebührenden Raum ein. Ihrer Entstehung, ihrem Betrieb und Schicksal in wechselvollen Zeiten wurde mit Sorgfalt nachgegangen.

Die Ausführlichkeit der Schilderungen und Geschichtsabrisse der Pioniereisenbahnen ist unterschiedlich. Das mag an den im Vorwort genannten Schwierigkeiten bei der Faktenermittlung gelegen haben. Es kommen z. B. die Berliner und die Görlitzer Pioniereisenbahn etwas zu kurz. Hingegen wird die Pioniereisenbahn in Dresden als erste ihrer Art in der Deutschen Demokratischen Republik sehr ausführlich behandelt. Der Eisenbahnfreund wird bei den Triebfahrzeugen einiger Bahnen Angaben wie Hersteller, Fabriknummer, Baujahr usw. sowie weitere Maße in den Triebfahrzeugskizzen vermissen. Die Autoren wären in dieser Hinsicht gut beraten, wenn sie bei einer Überarbeitung die Mithilfe von Freunden der Eisenbahn umfassender in Anspruch nähmen, um die „weißen Flecke" zu tilgen.

Das soll aber nicht den unbestrittenen Wert des Buches und das Verdienst der Autoren schmälern, die damit — dreißig Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Pioniereisenbahn der DDR — eine wirkliche Lücke in unserer Eisenbahnliteratur geschlossen haben.

Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden. **Ni.**

Sonderfahrten nach Erfurt am 13. Juni 1982

Im Heft 3/82 veröffentlichten wir auf der Seite 92 den Veranstaltungsplan zum Tag des Eisenbahners in Verbindung mit dem Jubiläum 100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt.

Der dort abgedruckte Termin für die Sonderfahrten ist der 13. Juni und nicht, wie abgedruckt, der 16. Juni.

UWE LORENZ, Ballenstedt

Eine N-Anlage in L-Form

Diese von mir aufgebaute und betriebene Modellbahnlage ist stationär im Zimmer einer Neubauwohnung untergebracht. Während der Betriebsruhe wird sie abgedeckt. Die Streckenführung wurde relativ einfach gehalten, so daß im sichtbaren Gleisbereich 425 mm große Gleisradien verlegt werden konnten. Die Anlage weist keine schaltungstechnischen Raffinessen auf, ist mit einer A-Schaltung und zwei Fahrstromkreisen ausgerüstet. Zum Einbau kamen etwa 18 m Gleis und 25 Weichen.

Im Mittelpunkt steht der Zwischenbahnhof „Lichtenberg" an einer eingleisigen, aber elektrifizierten Hauptbahn im Gebirgsvorland. Hier besteht ein Industrieanschluß zu einem größeren holzverarbeitenden Betrieb. Diese Fabrik wird, wie die Stadt „Lichtenberg", auf dem noch herzustellenden „Hintergrund" aufgemalt. Die Hochbauten auf der Anlage gehören — wie auch der Haltepunkt — zum Ortsteil „Lichtenberg-Blenheim".

Fast alle auf der Anlage eingesetzten Fahrzeuge und verwendeten Zubehör-Artikel sind Industrieerzeugnisse. Selbst baute ich eine E 21° (Umbau aus einer BR 65.1), eine BR 250 (Umbau auf Grundlage des Getriebes der TSCH S 4), einen vierachsigen geschlossenen Güterwagen und einige Straßenfahrzeuge.

In der nächsten Zeit gilt es, noch Kleinigkeiten auf der Anlage fertigzustellen.



2350

2250

450

450

Stw

Baustelle

Wt

EG

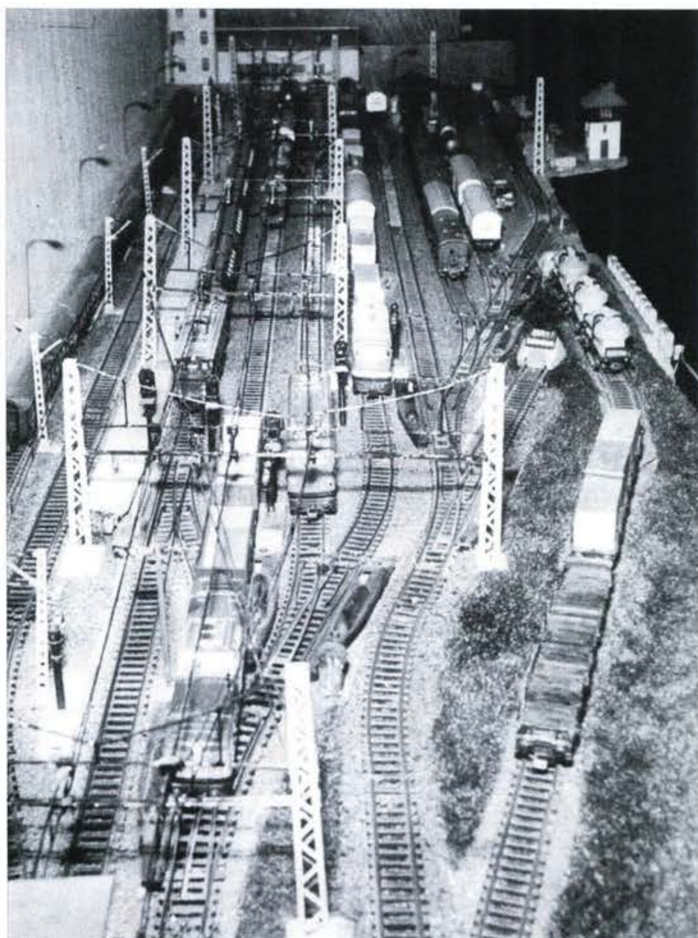
Gsch

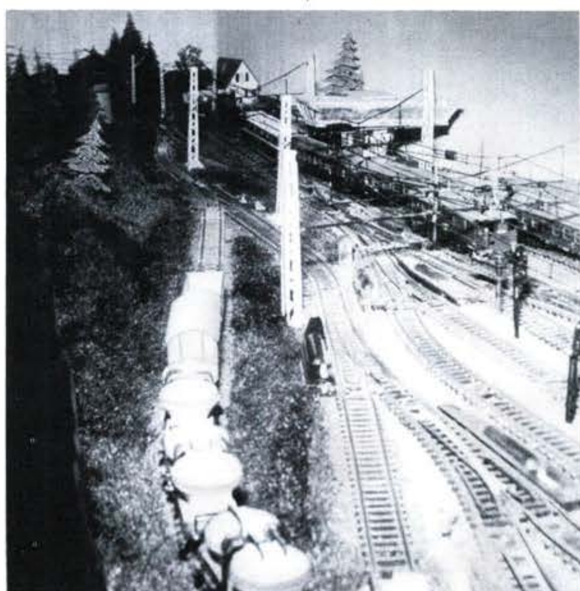
R

Stw

Hp

Fotos
und
Zeichnung:
Verfasser









1

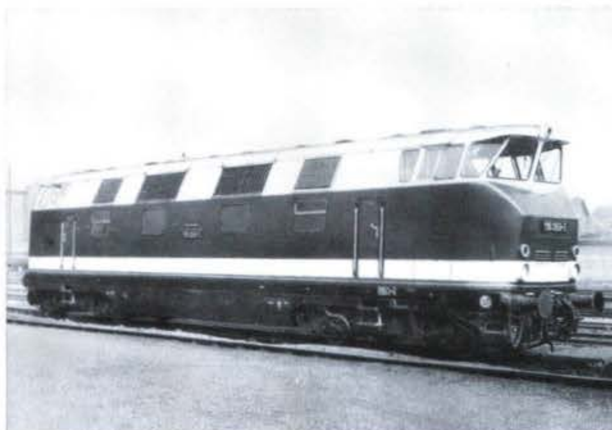


2

Bild 1 *V 180001: Erste Lok dieser BR, hier 1969 in Dresden-Pieschen*
Bild 2 *118005-8: Zweite von der Serie abweichende Anstrichvariante dieser Lokomotive, hier 1971 im Bahnhof Berlin-Lichtenberg*
Bild 3 *118201-3: Einziges Exemplar dieser Unterbaureihe in der Anstrichvariante rot-beige mit zwei Zierstreifen und vier klappbaren Fenstern pro Seitenfront, hier 1971 im Bahnhof Pasewalk*
Bild 4 *118059-5: Sonderausführung der ersten Unterbaureihe nach Umbau der mittleren seitlichen klappbaren Fenster in ungeteilte, hier 1974 im Bahnhof Saalfeld*
Bild 5 *118070-2: Anstrichvariante 1975, hier mit einem Personenzug im Jahr 1975 auf dem Berliner Außenring*



3



4



5

ULRICH BLANKENHAGEN (DMV) und Dr. WINFRIED KÖNIG, Berlin

Die BR 118 — Mannigfaltigkeit im Aussehen bei Vorbild und Modell

Die BR 118 ist nunmehr zwei Jahrzehnte im Einsatz. Das soll Anlaß sein, der Entwicklung dieser Lok einige Ausführungen zu widmen.

Unsere Modellbahnindustrie bietet Modelle mehrerer Varianten dieses Fahrzeuges in allen drei Nenngrößen an. In diesem Beitrag soll nicht nur Interessantes über das Vorbild vermittelt, sondern auch dargelegt werden, inwieweit der Einsatz dieser Modelle epochengerecht erfolgen kann und was für Detailänderungen am Modell vorzunehmen sind, damit auch dem berühmten „I-Tüpfelchen" Rechnung getragen wird.

Lieferzustand

Der VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg nahm nach dem Bau und Test der Prototypen V 180 001 bis V 180 004 die Produktion in drei grob unterteilte Varianten dieser zweimotorigen Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung auf:

- V 180 005 bis V 180 087 von 1963 bis 1965, Achsfolge B'B' (1) mit zwei 660 kW (2 × 900 PS)-Motoren. Hierzu gehören auch die V 180 003 und V 180 004. Dagegen blieben die V 180 001 und V 180 002 Eigentum des Herstellers und wurden nach der Erprobung durch das Herstellerwerk 1965 ausgemustert. Sie werden daher hier nicht weiter erwähnt.
- V 180 101 bis V 180 182 von 1965 bis 1967, Achsfolge B'B' mit zwei 736 kW (2 × 1000 PS)-Motoren.
- V 180 203 bis V 180 406 von 1966 bis 1970, Achsfolge C'C' mit zwei 736 kW (2 × 1000 PS)-Motoren.
  Ferner wurden produziert und auf den Strecken der DR erprobt:
- V 180 201 im Jahre 1964, Achsfolge C'C' mit zwei 660 kW (2 × 900 PS)-Motoren, 1966 von der DR übernommen. (2)
- V 240 001 im Jahre 1965, Achsfolge C'C' mit zwei 900 kW (2 × 1224 PS)-Motoren, erst 1971 als 118 202-1 von der DR übernommen und mit zwei 736 kW-Motoren ausgerüstet.

Neben der normalen Serienausführung wurde eine anders gestaltete Führerstandskanzel mit negativem Anstellwinkel entwickelt und erprobt. In jeweils ein Exemplar der drei Unterbaureihen wurde dieser Führerstand eingebaut. Dabei handelte es sich um die Lokomotiven V 180 059, V 180 131 und V 180 203. Da diese Loks Außenseiter blieben, wird ihnen kein langes Leben beschieden sein. Die V 180 203 hat bereits 1979 ein der normalen Serien angepaßtes Aussehen erhalten, die beiden anderen werden voraussichtlich noch folgen. Die V 180 059 wurde der Öffentlichkeit mit der Werkbezeichnung V 200 1001 auf der Leipziger Messe 1965 präsentiert. Die spätere V 180 131 erhielt zunächst die Bezeichnung V 200 117. Aus der V 200 203 wurde 1966 schließlich die V 200 203.

Umbauten und äußere Veränderungen

Bis zur V 180 203 erhielten alle Loks an den Seitenwänden zwischen den Einstiegtüren je vier Klappfenster (Abb. 1, 2 und 3). Es erwies sich als erforderlich, bei den Varianten mit 736 kW-Motoren (also bei der V 180^{2} und bei der V 180^{2-4}) die beiden jeweils äußeren Klappfenster durch Mehrfach-Düsen-Lüftungsgitter zu ersetzen. Dies wurde bei der V 180 204 bereits während der Herstellung berücksichtigt. Der Umbau sämtlicher Maschinen der BR V 180 begann Ende der 60er Jahre und wurde 1971 abgeschlossen. Lediglich die 118 178-3 behielt noch bis 1980 die zweigeteilten Fenster, die 118 112-2 besitzt sie sogar jetzt noch. Bei allen Maschinen erfolgte dann zu einem späteren Zeitpunkt der Umbau der mittleren Klappfenster in einteilige Fenster. Allerdings erhielten die Serienmaschinen ab der V 180 204 auch wieder im Herstellerwerk Neuerungen. Die Loks der BR 118^{0} behielten jedoch die jeweils äußeren beiden zweiteiligen klappbaren Fenster (Abb. 4). Der Umbau ist hier bis auf wenige Exemplare abgeschlossen (118 048-7, 118 050-3, 118 054-9).

Mit dem Einbau von 736 kW-Motoren in die 118^{0} bekamen auch die 118 054-4 und 118 068-6 Lüftungsgitter und gleichen somit völlig im Aussehen der BR 118^{1}. Alle übrigen Lokomotiven behielten trotz des Motorumbaus das alte Aussehen.

Ab 1971 begann die Umrüstung einiger Loks der Unterbaureihe 118^{2-4} mit Motoren der Leistung 800 kW. Hier ergaben sich keine wesentlichen äußeren Veränderungen. Man kann die ab 1976 zum Einbau gekommen AL-4-Motore an den veränderten Austrittsöffnungen auf dem Dach erkennen.

Die beiden Versuchexemplare V 180 201 und V 204 001 verloren auch ihren Sonderstatus. Die V 180 201 (Abb. 3) war wie bereits erwähnt, noch mit einer 660 kW-Motor-Ausrüstung bestückt, da sie als C'C'-Probelok bereits 1963 während der Serienproduktion der V 180^{0} ausgeliefert wurde. Dieses Fahrzeug erhielt 1972 ebenfalls die ihrer Serie entsprechenden 736 kW-Motore, verbunden mit den dazugehörigen Lüftungsgittern. Die V 240 001 wurde 1971 der Standardvariante angepaßt und ging mit der Bezeichnung 118 202-1 in den Bestand der DR über. Diese Betriebsnummer, die ihr laut Werknumerierung auch zustand, war von der DR freigehalten worden!

Umzeichnungen

Die Umzeichnung in das derzeit gültige EDV-gerechte Nummernsystem erfolgte im ersten Halbjahr 1970, wobei sich lediglich die Bezeichnung V 180 und 118 änderte und die Selbstkontrollziffer ergänzt wurde. Die Ordnungsnummer blieb also erhalten. Bedingt durch unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Motorleistung erfolgte im IV. Quartal 1980 eine Umzeichnung der mit leistungsstärkeren Motoren versehenen Maschinen, so daß die Motorleistung aus der Tfz-Nr. erkennbar wurde: Die 118^{0} mit 736 kW-Motoren wurden in 118^{5} und die 118^{2-4} mit 900 kW-Motoren zur 118^{6-8} umgezeichnet. Die anderen beiden Ziffern der Ordnungsnummern blieben erhalten.

Farbgebung

Die Loks der Hauptserien wurden in den uns bekannten Farben rot/beige im derzeitigen Farbarrangement, jedoch mit zwei Zierstreifen („Bauchbinden") geliefert (Abb. 3), ab V 180 204 jedoch nur mit einem Zierstreifen. Alle anderen Maschinen glich man diesem Standard in den Jahren 1969 bis 1971 an. Von 1975 bis 1978 erfolgte an zwei Exemplaren noch einmal versuchweise die Anbringung einer anderen Farbgebung. Ausnahmen waren bei der Anlieferung lediglich die V 180 003, V 180 005 bis V 180 007, V 180 059 (nur Messelackierung), V 180 143 bis V 180 151, V 180 201, V 180 203, V 240 001 und in der zweiten Etappe die 118 005-8, 118 008-2 und 118 070-2.

Die zuerst genannten vier Loks erhielten für den Wagenkasten einen durchgehend roten Anstrich mit grauem Dach. Rahmen und Fahrgestellt waren bei allen Maschinen schwarz. Es entfiel das für die V 180 so charakteristische

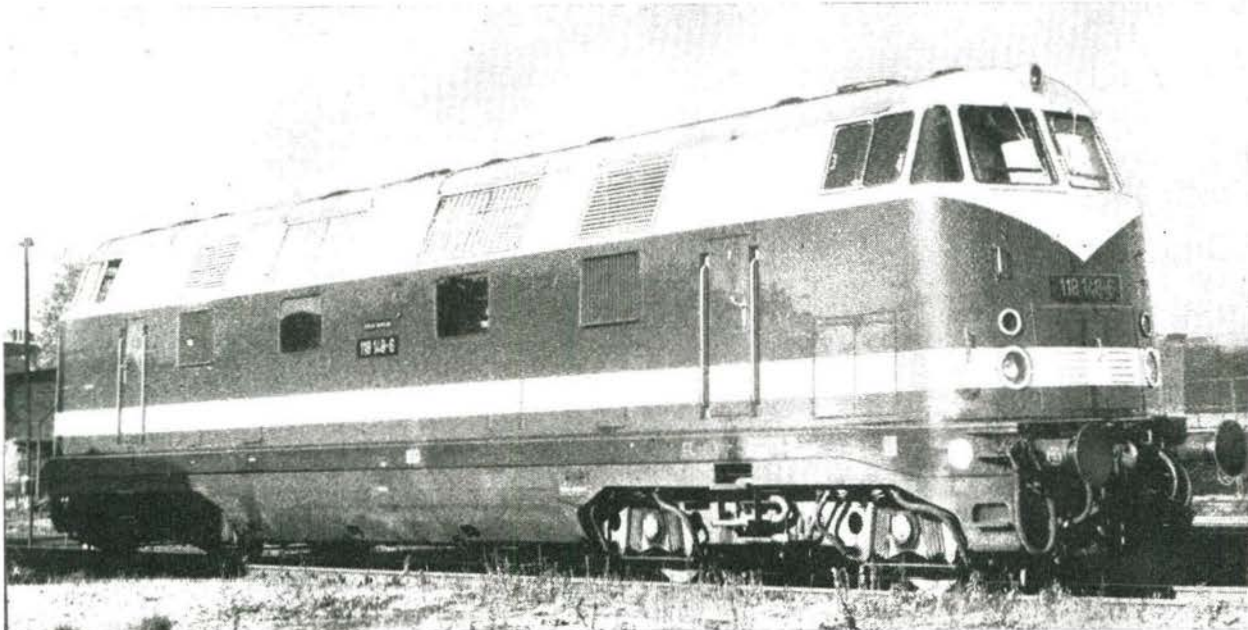


Bild 6 118 148-6 Neueste Ausführung mit Griffstangen unter den Stirnfenstern, grauer Drehgestell-Lackierung, Mehrfachdüsenlüftungsgittern und ungeteilten mittleren Seitenfenstern, hier 1980 in Berlin-Lichtenberg

„Lätzchen“ an den Stirnseiten (Abb. 1). An den V 180 003 und V 180 005 war an dessen Stelle ein schmales Zierelement vorhanden. Die V 180 005 erhielt außerdem beiderseitig große Schilder mit der Aufschrift „Jugendlok VI. Parteitag“ (Abb. 2). Während die V 180 003, V 180 006 und V 180 007 bereits anläßlich der Neulackierung 1970 den Standardanstrich erhielten, wurde mit der 118 005-8 farblich weiter experimentiert: Sie behielt ihre abweichende Farbgebung, erhielt jedoch zusätzlich den beigefarbenen Zierstreifen und ein beigefarbenes Dach (Abb. 2). Diese Farbgebung erhielten dann 1973 auch die 118 008-2 und 070-2 (Abb. 5), allerdings mit einem grau gespritzten Dach. Die 118 008-2 hatte zusätzlich noch beige abgesetzte Seitenfronten in Höhe der Führerstandsfenster. Jeweils 1975, 1978 und 1977 wurden diese drei Maschinen farblich wieder der Normalausführung angeglichen.
Die V 180 059 konnte auf der Messe in blau-beige mit einem Zierstreifen besichtigt werden. Die DR ließ auch dieses Fahrzeug rot/beige lackieren (Abb. 4).
Die V 180 143 bis V 180 151 waren bei der Auslieferung nur mit einem Zierstreifen versehen, der jedoch wesentlich breiter als heute üblich, ausgeführt wurde.
Die V 180 203 erhielt werkseitig einen blau/beigen Anstrich und zwei Zierstreifen. Auch sie kamen bei der DR dann mit dem Standardanstrich zum Einsatz.
Die V 180 201 und V 240 001 wurden auf der Messe in silber mit je zwei blauen Zierstreifen und dem blauen Zierelement an Stirn- und Seitenfronten gezeigt. So absolvierten sie auch die Probefahrten bei der DR. Diese Farbvarianten entfielen 1966 bei der V 180 201 und 1971 beim Umbau der V 240 001 und die 118 202-1.
Ab 1978 erhalten alle Loks bei Neulackierungen graue Drehgestelle, um Haarrisse besser erkennen zu können.

Weitere Besonderheiten

Von den kleineren Unterschieden zwischen einigen Fahrzeugen sollen hier nur zwei erwähnt werden: Die V 180 102, V 180 117 und V 180 248 erhielten zu Versuchszwecken an je einer Pufferbohle automatische Mittelpufferkupplungen. Alle drei Maschinen waren damit zeitweise dem Bw Leipzig Süd zugeteilt und beförderten über mehrere Fahrplanabschnitte hinweg das Schnellzugpaar D 16/D 17 (Leipzig—Berlin—Pasewalk—Stralsund und zurück), das ausschließlich aus Modernisierungswagen mit Mittelpufferkupplung bestand. Gegenwärtig werden die Loks der BR 118 an den Stirnseiten mit Griffstangen und Trittbrettern versehen (Abb. 6).

Epochegerechte Einordnung der Industriemodelle

Hier soll der Einsatz der H0- und TT-Modelle beschrieben werden. Da das Aussehen der N-Modelle zu sehr vom tatsächlichen Zustand der Loks abweicht, sollen hier nur die Fahrzeuge der Nenngrößen H0 und TT berücksichtigt werden.
Die ersten produzierten H0- und TT-Modelle repräsentierten in der Ausführung mit den vier klappbaren Fenstern je Seitenfront und zwei Zierstreifen den Stand der V 180^0 von 1963 bis 1971, den der V 180^1 von ca. 1965 bis 1971, für die Modell-Betriebsnummer V 180 128 allerdings nur bis 1969.
Die spätere Ausführung des jetzigen VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau mit einem Zierstreifen als 118 128-8 ist falsch. Lediglich nach einer entsprechenden Umnumerierung in 118^0, 118 112-2 oder 118 178-3 wäre das Modell in einer Epoche von 1971 bis 1980 einsetzbar.
Die blaue Variante der H0-V 180 059 sollte Ausstellungszwecken vorbehalten bleiben. Ändert man bei der roten Variante (mit EDV-Nummer) die beiden jeweiligen Mittelfenster, wird der heutige Zustand dieser Lok erreicht, wobei noch Seitenstreben in die Fenster der Führerstandskanzel einzusetzen sind (Abb. 4).
Die kürzlich ausgelieferte Version der 118 117-1 ist vorbildgerecht für alle 118^1 (bis auf die erwähnten Ausnahmen) und einige Exemplare der 118^5.
Griffstangen und Trittbretter anzubringen, wäre dem Modelleisenbahner anzuraten. Leider ist es dem VEB EMB Zwickau noch nicht gelungen, den richtigen roten Farbton für seine 118-Modelle zu treffen. Während in der früheren Variante das Rot zu hell ausfiel, enthält es bei dieser letzten Variante einen zu hohen Violett-Anteil.
Farblich besser ist dagegen das TT-Modell gelungen.
Die hier beschriebenen Details werden sicher nicht alle bei einem Industriemodell Berücksichtigung finden können. Sie umzusetzen wird stets dem Modelleisenbahner überlassen bleiben, der hier mit wenig Aufwand noch viel an diesen Modellen verbessern kann.

Quellenangaben:

(1) Glatte, W., Reinhardt, L.:
„Diesellok-Archiv“
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1970
(2) Griebl, H., Schadow, Fr.:
„Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963“ Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 196

AUFRUF
zum XXIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1982

Im Sinne von Freundschaft und Zusammenarbeit der Modelleisenbahner aller europäischen Länder rufen wir zum Wettbewerb der Eisenbahnmodellbauer im Jahre 1982 auf. Dieser XXIX. Internationale Modellbahn-Wettbewerb wird in der Zeit vom 21. bis 23. Oktober 1982 in Brno (ČSSR) stattfinden. Alle Wettbewerbsmodelle werden anschließend in einer Ausstellung vom 2. bis 27. November 1982 im Technischen Museum der Stadt Brno zu sehen sein.

1. Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am XXIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelperson sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen

Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:

- A Triebfahrzeuge
- A 1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
- A 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)
- A 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Loktyps)
- B sonstige schienengebundene Fahrzeuge
- B 1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
- B 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)
- B 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps)
- C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen
- D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
- E Vitrinenmodelle

3. Bewertung

Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der ČSSR.
Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt.
Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet. Außerdem erfolgt eine Unterteilung in zwei Unterklassen:
1. Teilnehmer bis zu 16 Jahren
2. Teilnehmer über 16 Jahre.

4. Einsendung der Modelle

Die Einsendung der Wettbewerbsarbeiten ist vorzunehmen an:

Pan Karel Kron
Ukrajinska 5/19
62500 Brno — ČSSR

Als Einsendetermin gilt der 10. Oktober 1982.
Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname
Anschrift
Alter, Beruf
Bezeichnung des Modells und der Gruppe, in welcher das Modell am Wettbewerb teilnehmen soll und Angaben über Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Alle Modelle müssen gut verpackt, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der ČSSR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen

Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind:
Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert.
Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Ziehung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffern und das arithmetische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffer und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Lackierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Fahrzeug befahren kann.

Klub der Eisenbahn-Modellbauer der ČSSR

Anmerkung der Redaktion:
Weitere Anschriften und Termine für die Einsendung von Modellen der DDR-Teilnehmer werden im Heft 5 unserer Zeitschrift veröffentlicht.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Bezirksvorstand Dresden
Am 19. und 20. Juni 1982 Dampflok-Sonderfahrt von Dresden Hbf—Bischofswerda—Zittau—Oybin—Niedercunnersdorf—Löbau nach Dresden Hbf mit den Lokomotiven 01 137, 03 001, 38 205, 74 1230 und BR 99.1. Abfahrt Dresden Hbf 8.50 Uhr, Rückkehr 19.15 Uhr. Vorgesehen sind Fotohalte mit Scheinanfahrten. Imbiß im Zuge sowie Mittagessen aus der Feldküche im Bahnhof Oybin.
Teilnehmerpreis: 30,—M. Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 25,—M, jeweils einschl. Programmheft und Mittagessen. Freifahrscheine haben **keine** Gültigkeit. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetages bis 31. Mai 1982 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Dresden, 8060 Dresden, Antonstraße 21, PSF 325.
Um bei Bedarf Verschiebungen vorzunehmen, bitte angeben, ob Teilnahme auch am nächsten Tag möglich ist.

AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg
Traditionsfahrten mit Lok 99 539 (ab 26. September Lok 99 713) von Radebeul Ost nach Radeburg und zurück 8.40 bis 12.13 Uhr und 12.36 bis 16.45 Uhr am 20., 26. und 27. Juni; 11. und 25. Juli; 15. und 29. August; 11., 12. und 26. September sowie am 7. Oktober 1982 (7. Oktober nur 12.36 Uhr).
Fahrkartenbestellung nur durch Einzahlung des Fahrpreises per Postanweisung (5,—M; Kinder unter 10 Jahre 3,—M) an: DMV AG 3/58, 8122 Radebeul 1, Psf 56. Platzreservierung für DMV-Kollektive ist möglich.

Am 10. März 1982 schied nach schwerer Krankheit unser Modellbahnfreund

Rolf Häßlich

aus dem Leben.

Bereits vor der Gründung des DMV arbeitete Rolf Häßlich in der Modellbahngruppe Meißen, die er 1951 mit anderen Freunden gemeinsam aufgebaut hatte. Seine leidenschaftliche aktive Arbeit für die Modelleisenbahn führte ihn nach Abschluß seines Studiums an der TH Dresden auch beruflich zur Modelleisenbahn. Unter seiner Leitung wurde das PIKO-Entwicklungswerk Radeburg aufgebaut, in dem solche damals bahnbrechende Modelle wie BR 89, BR 55, E 44 sowie das umfangreiche Güterwagensortiment entstanden.

Als langjähriges Mitglied und seit Dezember 1978 Vorsitzender der Technischen Kommission des Präsidiums wirkte Rolf Häßlich innerhalb der DDR sowie auch im Rahmen des MOROP mit seinen guten technischen Ideen für die Entwicklung der Modelleisenbahn.
Nicht zuletzt war Rolf Häßlich mit seinem hohen Fachwissen maßgeblich an der Verwirklichung der Kleinserienherstellung der Arbeitsgemeinschaften Meißen und Marienberg beteiligt.

In Rolf Häßlich verlieren wir einen Modelleisenbahner, der mit seinem fachlichen Können und zielstrebigen Wirken wesentliche Abschnitte in der Entwicklung der Modelleisenbahn bestimmte. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Bezirksvorstand Dresden
Am 15. Mai 1982 führt der BV Dresden im Kreismuseum Werdau, 9620 Werdau, Straße der Freundschaft Nr. 4, von 14 bis 18 Uhr in Vorbereitung des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1982 einen Erfahrungsaustausch über Fragen des Modellbaus und der Verbandsarbeit durch. Interessenten sind herzlich eingeladen.

Bezirksvorstand Greifswald
Sonderfahrten am 8. Mai 1982 von Eberswalde nach Templin mit BR 52.80; zurück mit BR 50.36 sowie von Neustrelitz nach Templin mit BR 50.36; zurück mit BR 52.80.
Besonderheiten: Sterntreffen mit Teilnehmern der beiden Sonderzüge in Templin. Vorgesehen ist, je eine Dampflok der BR 52 und 01 für Fotofreunde abzustellen. Souvenirverkauf im Zuge bzw. im Bereich des Bahnhofs Templin. Voraussichtliche Abfahrt der Sonderzüge in Eberswalde und Neustrelitz gegen 9.00 Uhr. Rückkehr nach Eberswalde und Neustrelitz gegen 16.00 Uhr. Teilnehmerpreis: 15,—M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder: 12,—M, jeweils einschl. Programmheft; Kinder (4—10 Jahre): 8,—M. Anmeldungen per Postanweisung mit Angabe der Kartenwünsche bis zum 15. April 1982 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Greifswald, 2200 Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30 (Rbd Abholfach, Koll. Leddig). Die Fahrkarten werden rechtzeitig zugesandt. DMV-Mitglieder werden gebeten, ihre Mitgliedsbücher mitzubringen.

Bezirksvorstand Schwerin
Sonderfahrt am 8. Mai von Rostock über Karow nach Wittenberge mit BR 01.2 od. 44.1. Rostock ab ca. 9.00 Uhr, Karow 11.30—13.30 Uhr, Wittenberge an 16.00 Uhr. Unterwegs Fotohalte. Mittagessen und Souvenirverkauf in Karow. Der genaue Fahrplan wird auf der Teilnehmerkarte vermerkt. Teilnahmemöglichkeiten:
1. Rostock—Karow, u. zurück mit öff. P-zug 16,50 M/Pers.
2. Güstrow—Karow, u. zurück mit öff. P-zug 12,50 M/Pers.
3. Wittenberge—Karow P-zug, zurück Sonderzug 18,50 M/P.
4. Pritzwalk—Karow P-zug, zurück Sonderzug 12,50 Mark/Pers.
5. Rostock—Wittenberge ohne Rückfahrkarte 18,50 M/Pers.
(Kinder unter 10 Jahre je 3,—M weniger).
Genaue Bestellungen — nur per Postanweisung — bis 30. April 1982 an: DMV AG 8/9, 2510 Rostock 5, Postfach 40. Versand der Fahrkarten ab 1. Mai 1982.

ZAG Dresden, AG 3/12, Gruppe Nahverkehr
Die Arbeitsgruppe Nahverkehr sucht für den Bau einer Straßenbahn-Großanlage interessierte Mitarbeiter aus dem Raum Dresden. Meldungen bei W. Barthel, jeden Donnerstag von 17—19 Uhr in den Bauräumen der AG, 8060 Dresden, Jordanstraße 8, Erdgeschoß.

Bezirksvorstand Magdeburg
Am Sonntag, dem 23. Mai 1982, von 10—14 Uhr Modellbahntauschmarkt im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hbf. Eintritt: 1,—M/Person. Platzbestellung mit Angabe der Tauschartikel bis 10. Mai 1982 an: R. Korittke, 3011 Magdeburg, PSF 48.

Mitteilung des Generalsekretariats
Das Präsidium beschloß gemäß Statut § 4, den 5. Verbandstag am 5. November 1982 in Magdeburg durchzuführen.
Tagesordnung:
1. Rechenschaftsbericht des Präsidiums
2. Bericht der Zentralen Revisionskommission/ZRK
3. Begründung der Beschlußvorlagen

4. Diskussion
5. Abstimmung über den Rechenschaftsbericht des Präsidiums, den Bericht der ZRK und die Beschlußvorlagen
6. Wahl des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wer hat — wer braucht?

4/1 Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; Reisezugwagen-Archiv"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz" sowie alte Kursbücher vor 1950.

4/2 Biete: BR 50, 80, 91 in H0. Suche: BR 84 sowie Fahrzeuge in $H0_e$ (technomodell).

4/3 Biete: „Deutsche Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute"; „Diesellok-Archiv" 1. Aufl. 1970; „Triebwagen-Archiv" 1. Aufl. 1970; „Uns gehören die Schienenwege"; „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert"; „Kleine Eisenbahn ganz einfach". Suche: Bilder von der Harzquer- und Brockenbahn, insbesondere vom Bahnhof Brocken, Goetheweg u. Sorge (alter Bahnhof); Bilder vom Schmalspurbf. der Südharzeisenbahn in Tanne; Bilder von der Selketalbahn.

4/4 Biete: Loknummernschild von der 50 4086 (Bw Wismar) — Originalschild. Suche: „Baureihe 01" (nur Tausch).

4/5 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn". Suche: „BR 01-96"; „Reisezugwagen-Archiv"; H0: 85, 89, 91, 42, 50; Doppelstockzug-Mittelteil „Deutsche Reichsbahn" od. 4-teil; Dietzel-Signale; ETA 177; ält. Straßenfahrz. (DDR-Prod.).

4/6 Suche: H0, BR 84; „Triebwagen-Archiv"; „Die Spreewaldbahn".

4/7 Biete: H0, BR 23. Suche: Fahrgestell BR 42 (auch defekt); „Die Harzquer- u. Brockenbahn".

4/8 Suche: „Dampflok-Archiv 3"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Harzquer- und Brockenbahn"; „Die Spreewaldbahn".

4/9 Suche BR 84 (nur guter Zustand).

4/10 Biete: H0, roll. Material u. Zubehör (DDR-Prod.) Liste anfordern! „Der Modelleisenbahner" 3,8/79; 5,8/80; 12/72; 1/73; div. Literatur. Suche: BR 23, 42, 50, 80.

4/11 Biete: Lok- u. Gattungsschilder der BR 52. Suche: Dampflokdias; Dampflokschilder u. Dampflokliteratur; Tauschpartner für Dias.

4/12 Biete: Loks, Wagen u. Zubehör versch. Nenngrößen (z. T. Eigenbau u. Material vor 1945); Lokschilder (nicht EDV); Triebtender u. v. a. Suche in H0: Loks, Wagen (bes. D-Zugwagen) sowie in $H0_e$- u. Z-Loks u. Wagen (Eigenbau).

4/13 Biete: E 70, TT. Suche: BR 23/BR 84, H0.

4/14 Biete im Tausch: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1964, 1966, 1967 (fast vollst.); 1968 (vollst.); 1970—1980 div. Einzelhefte. Suche: 4/1952; 4/1969; 1,10/1977.

4/15 Biete: „Der Modelleisenbahner" 51 Hefte von 1970 bis 1976; Jahrg. 1977—1981 kompl. Suche: Kursbücher DR vor 1952. Tausche Kursbücher Ausland/Ausland.

4/16 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1—6, 8, 9, 11, 12/1958; Drehgestelle in $H0_m$. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1, 4, 7, 8, 9, 10/1964; „50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof" sowie Drehgestelle in $H0_e$ (nur Tausch).

4/17 Suche in H0: Ikarus 31/311 (Herr) mit beigefarb. Karosserieuntert., Tausch gegen ält. ESPEWE-Modelle möglich.

4/18 Biete: „Uns gehören die Schienenwege"; „Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923—1963"; Eisenbahnjahrbuch 1970, 1973, 1974; „Modellbahn-Elektromechanik"; Modelleisenbahnkalender 1976—1980; LP „01—99"; „Schiene, Dampf und Kamera". Suche: „Bahnland DDR"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Das Signal"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1957; in TT: BR E 70; BR 01, 41, 22, 58 (auch Eigenbau); in H0: BR 41, 38, 52 Kon.

4/19 Biete: H0-Tfz, Wagen u. Zubehör sowie Sammlung Eisenbahn- u. Modelleisenbahnliteratur. Suche Material in $H0_e$ und $H0_m$.

4/20 Biete in N: BR 65; in TT: BR 80 (Eigenbau); Relais GBR 111 24-1 (zehn Stck); Glasrohrkontakte; div. elektron. Bauteile.

4/21 Biete: H0, BR 118 (blau); BN 150 (rot); div. Wagen: drei Weichen (PIKO); ein Signal; drei Stellpulte.

4/22 Biete: H0, BR 23, 38 (Eigenbau); 42, 50, 80, 81, 84, 91 DR u. Belg. 99; E44-AEG; Personenzugwg. Altenberg u. $H0_m$. Suche: H0, Dampflok u. a. BR 03 Schicht u. Reisezugwagen.

4/23 Suche: für Ausstellungs- u. Dokumentationszwecke Eisenbahnfotos von Rügen (auch leihw.). Biete dgl.

4/24 Suche: Dias von Schmalspurbahnen; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—13; Zeitschriften u. Broschüren über Schmalspurbahnen; ält. DDR-Kataloge; $H0_m$-Modelle (Herr), auch Ersatzteile; $H0_e$-Modelle.

4/25 Suche: „E-Lokarchiv"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; Modelleisenbahnkalender 1982.

4/26 Biete: $H0_e$, Schmalspurwg. (technomodell). Suche: N, BR 55; H0: BR 42, 50, 80, 91 (Eigenbau); „Dampflok-Archiv 3"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Modelleisenbahn 1"; „Die Spreewaldbahn"; „Die Baureihe 01".

4/27 Biete: „Modellbahn-Praxis" 4/67, 7, 8/69. Suche: desgl. Nr. 10 (Nur Tausch).

4/28 Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Triebwagen-Archiv".

4/29 Biete: Lokschilder der BR 50, 52, 58, 74, 78, 94 und 107. Suche: H0, BR 05, 45, 57, 93, 95, 96 (Eigenbau).

4/30 Suche: Unterlagen, Fotos u. Maßskizzen der BR 52 gekoppelt mit dem Tender 2'2'T26 (auch leihw.) sowie in N: Dampfloks.

4/31 Biete: Umfangreiches TT-Material; (Lokmodelle, Wagen u. div. Ersatzteile).

4/32 Biete: PIKO-Gleisbildelemente (Signale), „Der Modelleisenbahner" 1972—1980 div. Einzelhefte; Fotoserien (Postkarte) der BR 01^2, 01^5, 44^0, 95^0 (Raum Saalfeld), Lok PIKO BR 50. Suche: PIKO-Gleisbildelemente (Weichen, Schalter, Gerade, Leerfelder) u. „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952, 1953, Heft 1/61; BR 91 in H0.

4/33 Suche: „Ellok-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; BR E 70 in TT; Lokschilder; „Modellbahnelektronik".

4/34 Suche in H0: BR 42, 84, E 94 (evtl. Bausatz); Mitteleinstiegwg. Bauart Altenberg.

4/35 Biete: H0, BR 23, 50, 91; $H0_m$ 99; H0 E 44, VT 33, TT 334; Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: H0/$H0_e$-Material (auch Eigenbau); H0-Straßenfahrz.; „Deutsche Dampflokomotive"; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1956; Einzelhefte; ält. Literatur.

4/36 Biete: H0, BR 23, BR 44 (E 44 0801) Leig-Einheit. Suche: Material in 0; Zeuke-Motoren, 24 V.

4/37 Biete: „Das Signal" Nr. 11—35; „Der Modelleisenbahner" 1966—1970 kompl. Suche: $H0_m$ BR 99 (Herr) mit Güterzugwagen.

4/38 Biete: H0, BR 50, 23, 01^5 Boxpok-Kohle; Suche: H0, BR 91 u. a. Eigenbaumodelle od. Umbauten.

4/39 Biete: „Dampflokarchiv" (Ausgabe in einem Band). Suche: Fotos, Zeichnungen u. Dokumentationen der Meißner Straßenbahn, insbes. d. E-Lok mit Rollbockverkehr; Mitteleinstiegwagen Altenberg H0.

4/40 Biete: H0, Lok-, Wagen- u. Automodelle sowie div. Literatur; Lokschild BR 52. Suche: $H0_e$, $H0_m$ und N: Lok-, Wagen- und Automodelle, auch def. od. Einzelteile sowie versch. Literatur.

4/41 Suche: „Der Modelleisenbahner" 10/1964, 7, 10/1974, 8/1975, 5, 11/1976, 8/1977; in H0: BR 204 u. BR 254 sowie Drehscheibe (Eigenbau).

4/42 Biete: H0, BR 03 2095-2 (Eigenbau). Suche: H0, Dampflok- u. E-Lokmodelle sowie Dampflokschilder.

4/43 Biete: Rehse-Kataloge u. Dampfkesselarmaturen (vor 1940). Suche: Märklin-Kataloge (ebenfalls vor 1940) ggf. Tausch gegen H0-Material.

4/44 Suche: ETA 177/178 (DRG od. KPEV); „Reisen mit der Dampfbahn".

4/45 Biete im Tausch: „Dampflok-Archiv“ 1 u. 3. Suche: „Reisen mit der Dampfbahn“; „Die BR 01“; BR 84, H0.

4/46 Suche: Unterlagen, Fotos, Zeichnungen eines kleinen Bergwerkes mit Förderturm; Unterlagen evtl. auch leihw.; $H0_m$: defekte Herr-Lok oder nur Fahrgestell dgl.

4/47 Biete: H0, 118; BN 150 rot; fünf kl. G-Wg; drei kl. P-Wg; drei Weichen (PIKO); Signal (2-flgl); drei Stellpulte; „Historische Bahnhofsbauten“. Suche: TT, Triebzug (blau-weiß); E 94; T 334 (auch defekt).

4/48 Biete: LP u. Kassette „Von 01 bis 99“; „Der Modelleisenbahner“ Jahrg. 1981 kompl.; Chronik der Naumburger Straßenbahn; „Eine richtige Modelleisenbahn soll es werden“; „100 Gleispläne H0, TT, N“; BR 80 batt. H0. Suche: TT E 70, T 334, Straßenbahnmodelle H0, TT (Lowa, Gotha); H0-Straßenfahrzeuge.

4/49 Suche: „Der Modelleisenbahner“ 1952 bis 1974; alle Sonderhefte; „Die Baureihe 01“.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche „Der Modelleisenbahner“, Jahrg. 1965 u. 1967.
E. Schüler, 7700 Hoyerswerda, E.-Haeckel-Str. 1

Biete Modelleisenbahnkalender 1982, su. „Die Baureihe 01“, nur Tausch mit Wertausgleich.
W. Schmidt, 4901 Unterschwöditz, Dorfstr. 1 a

Suche
für Nenngröße N
Dampfloks DDR-Produktion oder Eigenbau, auch leicht defekt.
W. Führer, 8705 Ebersbach, Oberer Kirchweg 3

Suche
Dampflok-Modell,
Nenngröße $H0_e$ u. Drehscheibe TT (Eigenbauten).
Angeb. an **G. Thiel, 3031 Magdeburg,** Spielhagenstr. 18

Suche Dampflok-Archiv, Bd. 2, Tausch gegen Bd. 4.
Detlef Schubert, 9920 Oelsnitz, Plauensche Str. 6

Dampflok-Archiv; Biete Bd. 3, 20,—, suche Bd. 2.
Heinickel, 8027 Dresden Grenzallee 35/01-11

Suche für Nenngr. H0, Zweileiter: Loks, Wagen, Ersatzteile, Straßenfahrzeuge, Drehscheibe, Schiebebühne u. Lokschuppen aller Bahnverwaltungen und Fabrikate. Weiterhin „PIKO-Einschienenbahn“ u. Zubehör sowie Dampfmaschinen u. Modelle dafür.
E. Seifert, 1297 Zepernick Lahnstr. 16

Biete „Betriebsgeschichte der Verkehrsbetr. Leipzig“, „Die Harzquer- u. Brockenbahn“, „Die Selketalbahn“, „Stadt und Verkehr“
Suche „Straßenbahnarchiv“
Neumann, 1115 Berlin, Groscurthstr. 42

Suche „Der Modelleisenbahner“ Jahrg. 1—29, nur kompl. Jahrg. zu kaufen.
D. Zschoke, 8400 Riesa, Str. d. DSF 5

Suche für H0 BR 42, 81, 91, 84 und ESPEWE-Modelle f. H0.
Böhm, 5800 Gotha Langensalzaer Str. 2

Verkaufe kpl. Sammlung **Espewe-Modelle** M 1:87, 44 St. f. 250,—
H. Apitz, 9550 Zwickau Adolf-Menzel-Weg 16

Su. 2achsiges Straßenbahnmodell, Nenngröße TT; biete BR 52 H0.
Wegerich, 5700 Mühlhausen, Petristeinweg 51

Biete Dampflokarchiv, Bd. 4, Selketalbahn, „BR 01“.
Suche Dampflokarchiv, Bd. 1, Reisezugwagenarchiv, Schmalspurbahnarchiv.
G. Menzel, 9385 Hohenfichte, Straße zur Lohe 2

Suche
Herr Schmalspurmaterial,
bes. KB 4 rot/elfenb., evtl. Tausch gegen HO-Straßenfahrz.
M. Baudenbacher, 7022 Leipzig, Eduard-v.-Hartmann-Str. 37

Verkaufe
Lokführerlehrbuch Berlin-Stettiner Eisenbahn Berlin 1866
A 5, 147 Seiten.
Angeb. nur schriftl.
Neth, 1199 Berlin Vogelbeerstr. 17

Verk. TT-Eisenbahn
Platte 160 × 105, 3 Fahrkreise, kompl., 550,— M.
Rönz, 1055 Berlin Winsstr. 21
Telefon: 4 39 67 42

Suche: Dampflokarchiv Bd. 1; Eisenbahnjahrbuch 81, Reisezugwagenarchiv; Triebwagenarchiv; Schiene, Dampf und Kamera; Die Modelleisenbahn Bd. 1 von G. Trost.
Biete: Schmalspurbahnarchiv; Dampflokarchiv Bd. 4; Baureihe 01; Die Spreewaldbahn; Die Selketalbahn; Schmalspurbahn der Oberlausitz.
Gellrich, 1502 Potsdam-Babelsberg, E.-Thälmann-Str. 77

Verkaufe
„Dampflok-Archiv“
Band 3 u. 4, Preis je 23 M,
suche
„Schmalspurbahn-Archiv“.
Helmut Böhme, 8028 Dresden, Deubener Str. 3

„Der Modelleisenbahner“
Jahrgänge 1955–1965, geb., Band 20,— M und div. Literatur sowie Material abzugeb., Liste anfordern.
Dörfer, 3240 Haldensleben Bornsche Str. 39

Biete „Kleine Eisenbahn ganz groß, — ganz einfach“, Taschenlexikon „Eisenbahn — international A–Z“, Dampflokarchiv 4, Modellbahnkalender 73, 75-80, H0: BR 50, 80, V 200, 3tlg. VT 137 Berlin, E 44 (alt), E 44 (neu), M 61 (SNCB), Gehäuse BR 66/80.
Suche: „Die BR 01“, Modellbahnkalender 70 u. 81, H0: BR 23, 38, 81, 84, 91, Gehäuse V 200 u. defekte Modelle zur Ersatzteilgewinnung.
J. Wegner, 1830 Rathenow, Fr.-Ebert-Ring 103

Verkaufe
Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“,
Jahrg. 1 (1952), Hefte 1 u. 2; 3 u. 4/1953; 10/1957; 1, 2 u. 8/1959; 3/1960; 3–12/1962; kpl. 1964 bis 1980 f. 150,— M; Zeitschrift „Das Signal“, Hefte 1–28 u. 32–35, kpl. 20,— M.
Duwe, 7031 Leipzig, Hirzelstraße 2

Biete im Tausch: in H0 BR 01^5
Box./Öl, 24, 86, 130 sä. XIV HV (75^5); V 180, E 46, 2 × BR 80, 81 (Zinkgehäuse) ohne Steuergestänge. Dampflokarchiv Bd. 2, kleine Eisenb.-TT Verk. 2 Trafo: Typ RT 85/OG u. /OW (Bahn 12-22V- u. 14-24 V ~) 1 Blocksignal, 3 Schaltrelais v. PIKO (ältere Ausführung). Suche in H0: BR 03, 23, 42, 91 u. a. BR (auch Eigenbau), Dampflokarchiv Bd. 1 u. 3, „Die deutschen Dampflokomotiven gestern u. heute“, u. a. Lit., ME Jg. 1–20 od. kompl. Jahrgänge.
H.-J. Herzog, 8300 Pirna, Heidenauer Str. 67

Verkaufe
große Modelleisenbahnanlage
(2,4 × 3,9 m), Nenngröße H0, 15 Tfz, 40 Reisezugwagen, 40 Güterwagen, 7 Trafos, ca. 80 m Gleis, 40 Weichen u. v. a. Zubehör, kompl. für 1 800,— M.
Duwe, 7031 Leipzig, Hirzelstraße 2

MANFRED NEUMANN und JOACHIM EHRIG (DMV), Dresden

Reisezugwagen — Umbaumodelle in den Nenngrößen TT und N

Die Modelleisenbahn wird in ihrer gegenwärtigen Entwicklung in allen Details immer mehr von der vorbildgerechten Ausführung geprägt. Mehr und mehr besteht der Wunsch, daß auf unseren Anlagen auch vorbildgerechte Züge verkehren. Lediglich die Zuglänge entspricht infolge des beschränkten Platzes in den meisten Fällen nicht dem Vorbild. Zur richtigen Zugbildung fehlen trotz des breiten Sortiments an Industrie-Erzeugnissen vielfach einzelne spezielle Wagentypen, die unter Umständen durch ähnliche kaum zu ersetzen sind. Von der Industrie kann diese Lücke nicht immer geschlossen werden. Deshalb entstanden in der Vergangenheit schon in einigen Arbeitsgemeinschaften des DMV Vorrichtungen zur Kleinserienherstellung von Fahrzeugen und Zubehör.

Die nachfolgend beschriebenen Umbaumodelle entstanden im Rahmen der Kleinserien-Herstellung des DMV. Unter Federführung der AG 3/31 „Theodor Kunz" Pirna, Mitgliedern der AG 3/35 Kreischa, der AG 3/32 Bahnbetriebswerk Dresden und mit Unterstützung des Bezirksvorstandes Dresden sowie einiger Industriebetriebe kamen im Laufe der Zeit diese mit viel Engagement betriebenen Initiativen zustande. Die Technische Kommission des DMV stellte hohe Forderungen an die Qualität der Oberflächen, Farbgebung und der Beschriftung aller Umbaumodelle, so daß keine wesentlichen Unterschiede zum Industrie-Modell bestehen.

Zur Technologie des Umbaues

Nach langwierigen Versuchen konnten die von der Technischen Kommission hinsichtlich der Qualität gestellten Forderungen erreicht werden. Alle Umbauten werden in Gießharztechnik ausgeführt. Der ebenfalls verwendete Silikonkautschuk hat sich sehr gut bewährt. Bei der Verarbeitung beider Materialsorten traten aber auch größere Probleme auf, die mit der exakten Wägung der einzelnen Bestandteile begannen. Der Einsatz einer Fein- oder Laborwaage ist unbedingt erforderlich. Auch das Mischen und die Mischtemperatur haben einen entscheidenden Einfluß auf die Qualität des Erzeugnisses. Besondere Schwierigkeiten bereiten Lufteinschlüsse. Die anschließende Trockenzeit von ca. 12 bis 15 Stunden setzt echte Grenzen für den Fertigungsumfang in kleineren Räumen. Die Weiterverarbeitung der Gießlinge darf erfahrungsgemäß nicht unter 5 bzw. 6 Tagen erfolgen.

Zur Herstellung der einzelnen Teile entstanden eine Reihe von zweckgebundenen Hilfsvorrichtungen mit sehr hoher Maßhaltigkeit und Oberflächengüte. Letztere wirkt direkt auf die Qualität und Maßhaltigkeit des Gießlings, wobei Sorte und Menge des Trennmittels außerdem von Bedeutung sind. Darüber hinaus mußten für die farbliche Behandlung und Beschriftung gesonderte Vorrichtungen gebaut werden. Unser Ziel, eine gute Lesbarkeit der Beschriftung an den Umbauwagen zu erzielen, warf besondere Probleme auf. Die gefundene Lösung weicht nun von der Ausführung und Qualität des Industrieerzeugnisses kaum ab, ist aber eine viel Gefühl erfordernde Handarbeit. Trotz zahlreicher Vorrichtungen, die einen hohen materiellen aber nur zweckgebundenen Wert besitzen, verbleibt noch ein großer Anteil an aufwendiger handwerklicher Arbeit. Geringste Abweichungen bei dieser technologischen Arbeit verursachen sofort Qualitätsunterschiede, die aber in vertretbaren Grenzen bleiben.

Umbauten an Bghw-Wagen der Nenngröße TT

Die vom „VEB Berliner TT-Bahnen" hergestellten Bghw-Wagen der Deutschen Reichsbahn, Baujahr 1965—1973, sind im Betriebseinsatz der DR sehr verbreitet. Nachdem der Einbau von Drehgestellen der Bauart Görlitz V und VI möglich war, ergaben sich insbesondere lauftechnische Verbesserungen der Wagen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist beim Drehgestell Görlitz V auf 120 km/h und beim Drehgestell Görlitz VI auf 140 km/h festgelegt worden. Die vorhandene Bremsausrüstung begrenzt die v_{max} allerdings auf 120 km/h. Im Laufe der Entwicklung entstanden beim Vorbild eine Reihe weiterer Fahrzeugvarianten, die die Zugbildung sinnvoll ergänzen und auch im internationalen Verkehr oft anzutreffen sind.

Die günstige Länge dieser Fahrzeuge läßt auch auf Modellbahnanlagen einen vorbildgerechten Reisezug zu. Zur Komplettierung der Zuggarnituren entstanden die nachfolgenden Modelle, für die wir auch eine entsprechende Inneneinrichtung neu gestalteten.

Kombinierter Sitz- und Gepäckwagen (Baujahr 1969—1974)

Dieser Wagen kann in allen Zügen und auf vielen Strecken zum Einsatz kommen. Auf Grund seiner Kombination stellt er eine sinnvolle Ergänzung des Wagenparks dar und sollte auch bei Modellzügen nicht fehlen. In das Wagengehäuse des Modells wurden Gepäckraumtüren eingebaut. Auch die Anordnung der Dachlüfter erfolgte entsprechend dem Vorbild, wobei drei Dachlüfter entfernt und ein neuer über der Toilette zum Anbau kam. Der Wagen wurde mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V ausgerüstet. Die neue Beschriftung lautet:

BDghwse
57 50 82-15041-4.

In Anlehnung an die perspektivische Entwicklung bei der DR kann dieser Wagen in folgenden Farben hergestellt werden:

Wagenkasten	Dach	Bemerkung
1. dunkelgrün	grau	wie bisher TT-grün
2. chromoxidgrün	grau	wie Versuchswagen
3. chromoxidgrün	oker	wie Versuchswagen
4. oben: elfenbein unten: chromoxidgrün	oker	wie bei der DR bereits im Großversuch

MITROPA-Speisewagen (Baujahr 1973)

Die Ursprungsausführung dieses Wagens hat auf der einen Längsseite nur drei Fenster und ein kleineres für die Küche. Die große geschlossene Fläche trägt im Gegensatz zur anderen Wagenseite nur einmal die Aufschrift „MITROPA". Auch dieser Wagen ist mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V ausgerüstet. Bezeichnung des Fahrzeugs:

W R g e
51 50 88-45010-8.

MITROPA-Speisewagen (Baujahr 1974)

Die Serienausführung des Speisewagens erhielt auf einer Längsseite des Wagens nun gemäß dem Vorbild fünf Fenster und das kleinere Küchenfenster. Die Beschriftung

des Wagens ist nun auf beiden Seiten einheitlich. Auch dieses Fahrzeug erhielt Drehgestelle der Bauart Görlitz V. Als Bezeichnung wurde gewählt:

W R g e
51 50 88-45035-9.

Speisewagen (Baujahr 1974/76)

Für den Einsatz eines Speisewagens in den Städteexpreß-zügen mit elfenbein-oranger Farbgebung wurde durch die DR ebenfalls der auf Bghw-Basis entwickelte MITROPA-Speisewagen vorgesehen. Infolge der relativ kurzen Fahrzeit dieser Züge reicht das Sitzplatzangebot in der Regel aus.
Die modellmäßige Ausführung ist ebenso gewählt und entspricht dem MITROPA-Speisewagen des Baujahres 1974, wobei die Fahrzeug-Nummer

W R g e
51 50 80-45022-3

angebracht wurde.
Alle Speisewagenvarianten erhielten Dachlüfter entsprechend dem Vorbild. Die vorbildgerechte Inneneinrichtung vervollständigt das Fahrzeug.

Kesselwagen

Das Industrie-Modell entspricht farblich nicht entsprechenden Kesselwagen des Vorbildes. Daher wurden zunächst einige neue Varianten erprobt. So entstanden vierachsige Kesselwagen mit den Farben „mattschwarz" und „dunkelgrau", die den meisten Kesselwagen der DDR entsprechen.

Veränderungen an Y-Wagen der Nenngröße N

In der Nenngröße N entstand ein Umbau-Modell, das als Ergänzung die lange Neuerscheinungspause überbrücken soll. Mit einigen „Zugeständnissen" entstand aus dem Y-Wagen von PIKO ein Städteexpreß-Reisezugwagen. Er ist mit der 1. oder 2. Wagenklasse erhältlich. Beispielsweise lautet die Beschriftung der 2.-Klasse-Wagen:

B m e
51 50 20-40038-0.

Mit Hilfe spezieller Vorrichtungen kam ein gutes äußeres Gesamtbild zustande.
Wenn auch beim Vorbild diese Züge heute fast ausschließlich mit der BR 132 und 250 befördert werden, so sollte man berücksichtigen, daß ersatzweise auch gelegentlich die BR 118 zum Einsatz kam und kommt. Das neu gestaltete PIKO-Gehäuse paßt sehr gut zu diesem Zug.

Modelle sind gefragt

Die hier vorgestellten Umbau-Modelle wurden während der Modellbahn-Ausstellung im November 1980 in Pirna und im Mai 1981 in Děčin der Öffentlichkeit vorgestellt. Im „Betriebseinsatz" fanden diese Modelle einen regen Zuspruch. Damit wurde bestätigt, daß diese Kleinserien-Produktion innerhalb des DMV sinnvoll und gefragt ist. Der Umfang der Fertigung bleibt objektiv bedingt niedrig. Und schließlich sollte man immer daran denken, daß diese Arbeiten von Modelleisenbahnern in ihrer Freizeit, meist nach Feierabend oder an Wochenenden, mit viel Mühe, Einsatzbereitschaft und mit dem Verständnis der Ehefrauen für unsere Verbandsmitglieder ausgeführt werden.
Die Entwicklung dieser Umbaumodelle war zum Teil äußerst schwierig und aufwendig. Sie zeigte in vielen Fällen echte und objektive Grenzen für eine derartige Kleinserienfertigung innerhalb von Arbeitsgemeinschaften, brachte aber gleichzeitig viele Erkenntnisse für die Anwendung moderner Werkstoffe im Modelleisenbahnbau.
Weitere Informationen über diese Kleinserie sind im Informationsblatt „Modellbahntechnik" der Technischen Kommission des DMV Heft 4/81, das von jeder AG bestellt werden kann, enthalten.

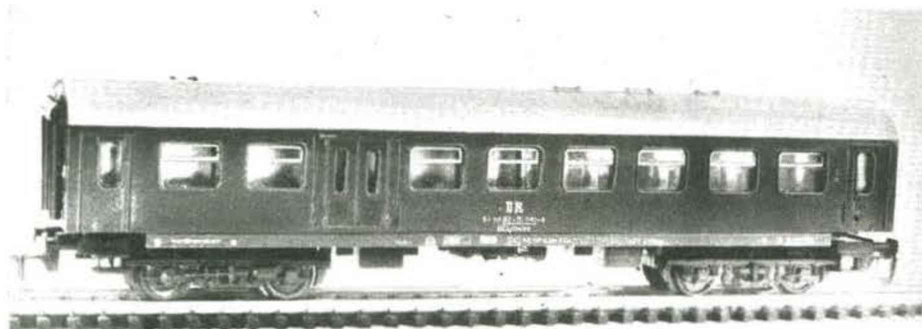


Bild 1 Baumuster des kombinierten Sitz- und Gepäckwagens BDghwse. Dachlüfter sind bereits verändert.

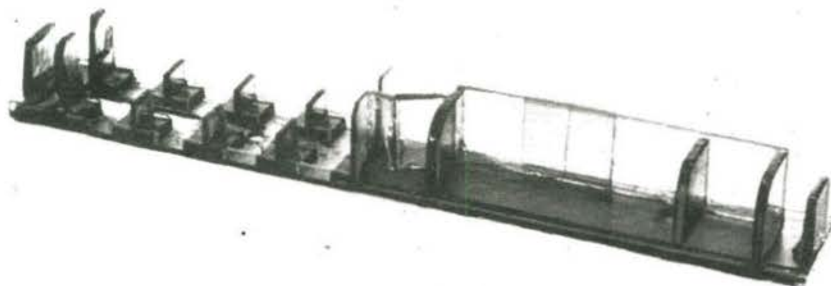


Bild 2 Inneneinrichtung für den kombinierten Sitz- und Gepäckwagen BDghwse noch unlackiert.

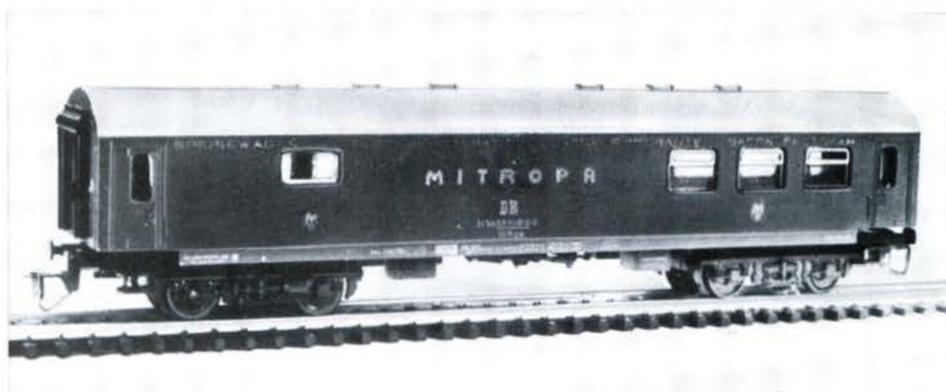


Bild 3 Baumuster des MITROPA-Speisewagens in Ursprungsausführung. Dachlüfter noch nicht ergänzt!

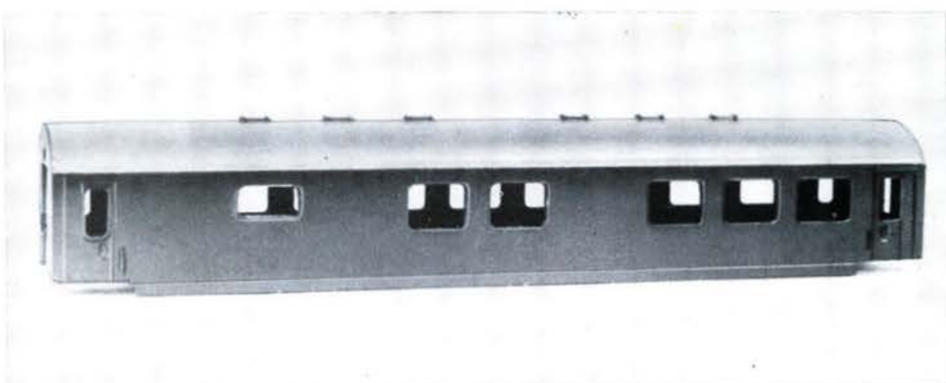


Bild 4 Baumuster des MITROPA-Speisewagens in Serienausführung. Dachlüfter noch nicht ergänzt!

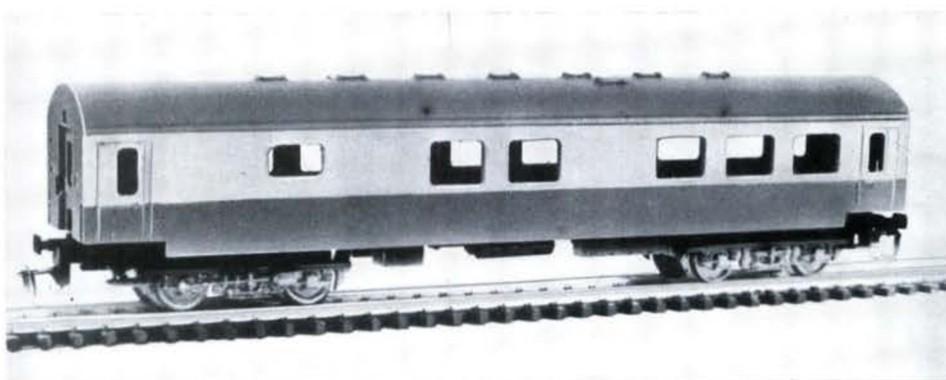


Bild 5 Baumuster des Speisewagens für den Städte-Express, Dachlüfter ergänzt.

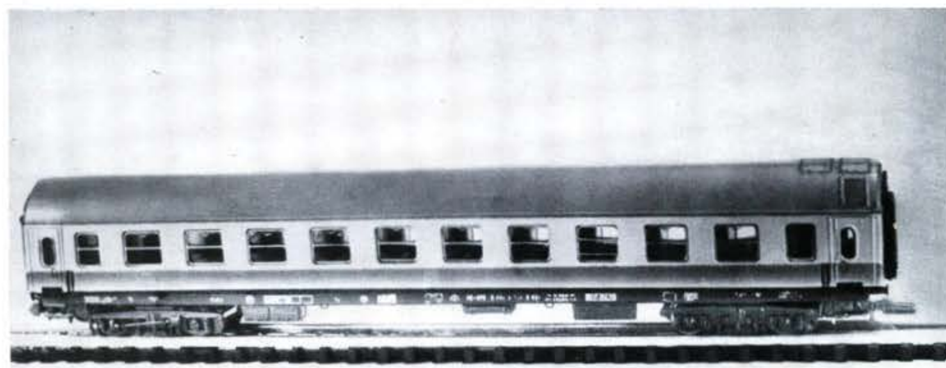


Bild 6 Baumuster des Städte-Express-Wagens Typ Y auf der Basis des PIKO-N-Wagens.

Fotos: M. Neumann, Dresden (6)

ISSN 0026-7422

